

Exp 0150

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDO DE LA FLOTA DE MAR

C. O. A. C.

EXP. E. INTERNO Nº 0150

SECRETO

C. O. A. C.

ARCHIVO Nº 3-C-8

INFORME

CLASIFICADO

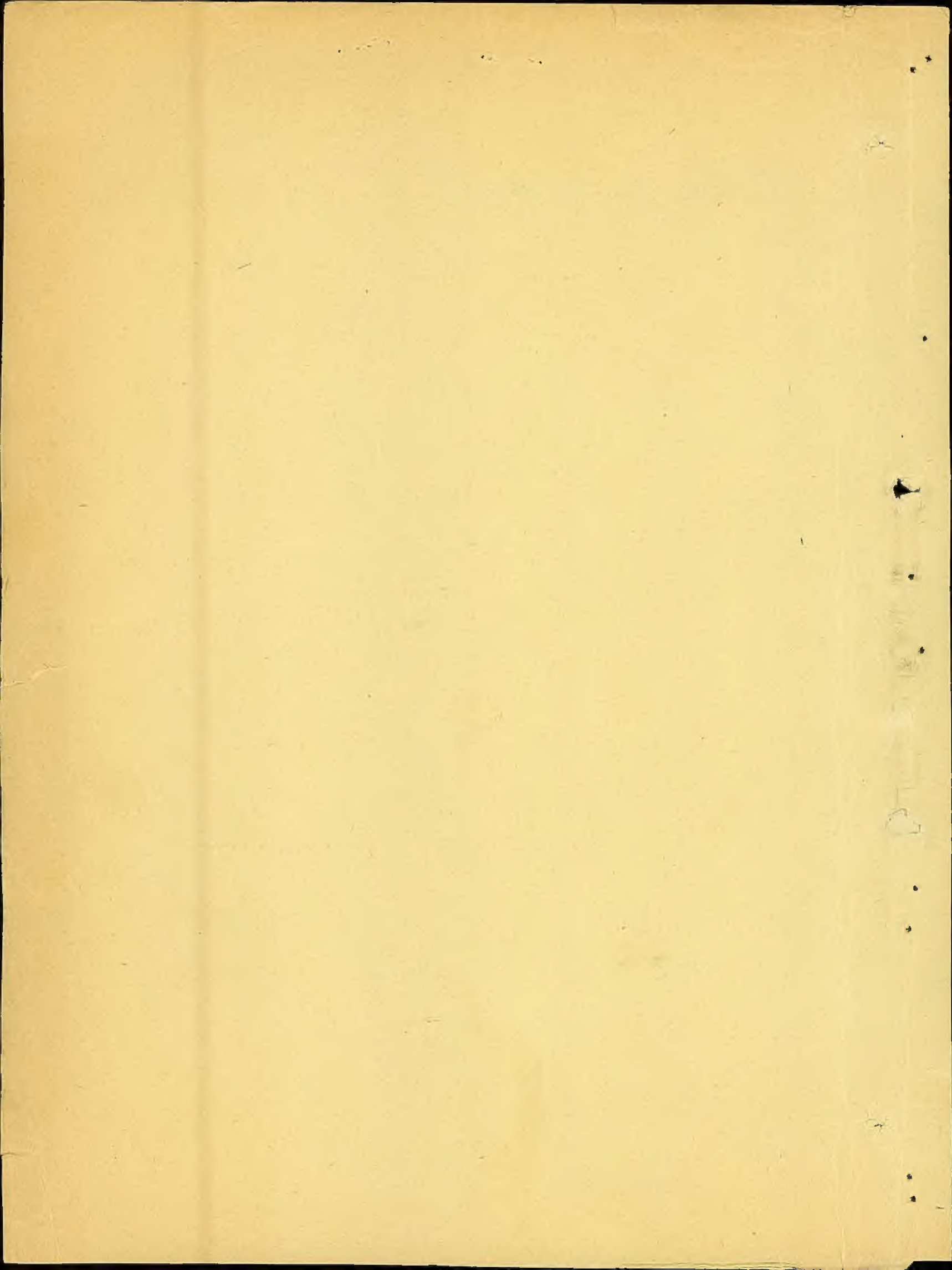
OPERACIONES ATLANTICO SUR

CARPETA Nº 5

PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"



- 1982 -



SECRETO



PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"

HISTORIA CRONOLOGICA DE LAS OPERACIONES LLEVADAS A CABO

ENTRE EL 28 MAR Y EL 10 DE MAYO DE 1982

C.O.A.C.

EXP E. INTE NO ϕ 150

C.O.A.C.

ARCHIVO NO 3-C-8

28 MAR:

Se constituye FUERTAR 2 ϕ en cumplimiento de la Orden de Operaciones N° 1"5"/82 COFUERTAR 2 ϕ N° Ref. RA.1, cuya copia se agrega como Anexo 1.

193 ϕ V-2 zarpa de Puerto Belgrano. Se permanece en El Rincón hasta el día siguiente, a fin de embarcar el Grupo Aeronaval Embarcado y reunirse con el resto de las Unidades. Embarcados al zarpar 3 AI ϕ 3. Desechado embarque de Helicóptero P.N.A. PUMA por maniobra de ascensor.

29 MAR:

CLASIFICADO

ϕ 6 ϕ ϕ D-25, D-26 y D-27 zarpan de Puerto Belgrano.

ϕ 8 ϕ ϕ Se incorporan 2 S2E, 3 A4Q.

ϕ 93 ϕ Se incorpora 1 S2E. Se continúa navegando en El Rincón en espera del encuentro con D-26 y D-27. D-25 toma puerto por averías en circuito de agua de alimentación en ambas máquinas.

18 ϕ ϕ Encuentro con D-26 y D-27 en 1 ϕ ϕ Sda. Barranca 4 ϕ .
Se inicia PAYD con S2E (3 enganches).
Se continúa navegando con arrumbamiento SSW hacia el punto de reunión con 1 S2A (3 ϕ ϕ 8 ϕ ϕ).
Se tiene intención de iniciar PAYD nocturno a partir de ϕ 4 ϕ ϕ D-26 a 5 Ms. a popa y D-27 al través de Bb. 1 ϕ Ms.

30 MAR:

ϕ 5 ϕ ϕ D-29 zarpa de Puerto Belgrano, ETA AROP 3112 ϕ ϕ .

ϕ 8 ϕ ϕ Se incorpora S2A al ϕ 9 ϕ TRELEW 11 ϕ .
Se amunicionan aeronaves y se dá libertad de maniobra a D-26 y D-27 para ejercitaciones propias a órdenes de CODIVIDESDOS.
No se efectuó PAYD por estado de mar.
Se adopta Rbo. 18 ϕ / 16 para ir a un punto situado al 11 ϕ Pto. Deseado B ϕ Ms.

173 ϕ COFUERTAR 2 ϕ ordena por GFH 3 ϕ 173 ϕ a CODIVIDESDOS, que al finalizar reabastecimiento, destaque dos Unidades a áreas de patrulla "ALFA" (ϕ =49°48'S w=58°14' W: radio 1 ϕ Ms.), "BRAVO" (ϕ =49°42' S w=59°50' W: radio 1 ϕ Ms.) y a V-2 permanecer en área centrada en ϕ =49°2 ϕ S w=61°3 ϕ W radio 3 ϕ Ms. B-18 será destacado luego de reabastecimiento de D-29 al área centrada en ϕ =48°45' S w=63° ϕ ϕ W.-

The following is a list of the names of the persons who have been named in the report of the Committee on the subject of the proposed amendment to the Constitution of the State of New York.

1. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
2. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.

3. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
4. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.

5. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
6. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.

7. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
8. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.

9. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
10. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.

11. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
12. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.

13. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
14. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.

15. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
16. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.

17. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.
18. Mr. John A. B. Smith, of the City of New York.



///.2.-

1830 Se efectúa PAYD de S2A/E con D-27 de rescate.

2350 Se recibe GFH 302015 COFUERTAR 40 ordenando a B-18 ocupar PSN 180 Fo. San Felipe 25 a 030700 APR en derrota por el Sur de Malvinas, distancia mínima a la costa 50 Ms. Intención de COFUERTAR 40 destacarlo el día 4 APR.

31 MAR:

0000 PSN 46°38' S 63°46' W. Durante la noche se navegó en línea de Frente Flexible distancia entre buques 7,5 Ms. para reunión con B-18.

0926 Se destacan D-26 y D27 para reabastecimiento con B-18. D-29 informa que se incorporará 312000.

1000 V-2 en derrota hacia área asignada en GFH 301730.

1) 1115 Se inicia primera exploración con S2E sobre área de responsabilidad de ésta F.T. (RA.1 punto 5.b).
Derrota de exploración: V-2 (095 Pta. Medanos a 120) sobre radial 110, 230 Ms; pierna transversal de 75 Ms; regreso sobre radial 310.

2) 1445 Se inicia segunda exploración similar a la anterior.

1530 Regresa primer explorador.

1705 COFUERTAR 20 ordena por GFH 311705 a B-18 permanecer en $\varphi=48^{\circ}$ 40 S $w=62^{\circ}10'$ W hasta 011000 para luego destacarse y dar cumplimiento a GFH 302015 de COFUERTAR 40

1830 Regresa segundo explorador. Ambas misiones detectaron varios pesqueros situados en general entre paralelos 49° S y 50° S y meridianos 61° W y 59° W. Un sólo contacto dentro del área de responsabilidad.

2000 V-2 ingresa al área asignada. D-29 inicia reabastecimiento con B-18. V-2 durante la noche permaneció en su área. D-26 ocupa área "BRAVO", D-27 área "ALFA".

01 APR:

0655 D-27 intercepta en derrota a área "ALFA", diez pesqueros estacionarios, al 326 Fo. San Felipe 166.

3) 0730 Se inicia exploración sobre área de responsabilidad de FUERTAR 20. sobre radial 090 a máximo alejamiento (280 / 300 Ms.) Confirmados contactos con pesqueros detectados en anteriores misiones. Posiciones aproximadamente sin variación.

///...3..



///...3.-

- 1000 D-26 intercepta pesquero MIELNO en PSN 335 Po. San Felipe 124 y le ordena permanecer al norte de $\varphi=50^{\circ}$ S. Recibida la orden la acata.
- 1050 Decola explorador con siguiente derrota: V-2 ($\varphi=49^{\circ}21'$ $\varphi=61^{\circ}30'$ W/49°48'S 59°02'W - 51°04 S 56°42'W.
- 1120 De nuevo -18 a 18 Po. Felipe 2 según 302015 de COFURTAR 40.
- 1146 Arriba primer explorador con siguiente derrota de los pesqueros informados por D-27. No se detectan duendes al Este de área de responsabilidad.
- 1300 Decola explorador con siguiente derrota: V-2 ($\varphi=49^{\circ}15'$ S $w=61^{\circ}00'$ W) - $\varphi=49^{\circ}46'$ S $w=56^{\circ}48'$ - $\varphi=50^{\circ}48'$ $w=57^{\circ}30'$ W.
- 1400 Pesquero MIELNO intenta forzar la entrada hacia Pto. Stanley a 18 Ns. D-26 intercepta nuevamente e intima retirada al Norte de $\varphi=50^{\circ}$ S.
- 1500 Arriba segundo explorador. Confirma presencia de pesqueros ya detectados. Con su información se actualiza el ploteo, cotejándolo con posiciones recibidas del COLCO y marcaciones radiogoniométricas de estaciones terrestres.
- 1720 D-26 y D-27 ocupan nuevas áreas de patrulla de 20 Ms. de radio determinadas en $\varphi=50^{\circ}21'$ $w=58^{\circ}00'$ (1) y $\varphi=49^{\circ}40'$ $w=57^{\circ}00'$ (2), respectivamente. D-29 permanece en proximidades de V-2 para rescate.
- 1750 Arriba tercer explorador. Confirma la detección de 40 en derrota hacia el Este, por el Norte de Malvinas. Confirma y actualiza posición de pesquero. En variante definitiva.
- 1815 Suspendidas operaciones de vuelo por niebla.
- 1825 D-26 y D-27 operan de patrulla y vigilancia a bordo del D-20
- 2000 D-27 intercepta pesquero Gral. RACHINOW en PSN 359 Po. San Felipe 124.

02...

0015 e informa a D-26 y D-27 por 20/15 que provea entrada a Malvinas de pesqueros interceptados por imprescindible necesidad de estos de hacer combustible y provisiones.

2020 Decola explorador con siguiente derrota: V-2 ($\varphi=49^{\circ}15'$ S $w=61^{\circ}14'$ - $\varphi=50^{\circ}48'$ S $w=56^{\circ}42'$ W.

///...4..

///...-

- 0510 Se destaca a D-29 al área de patrullado "BRAVO".
- 0800 Avisa explorador sus nuevas localizaciones.
- 1005 D-27 informa averías en máquina de proa.
- 1100 Suspendidas operaciones de vuelo por baja visibilidad.
- 1220 D-27 intercepta pesquero 1402 y se le ordena se destaque hacia flotilla o buque madre efectos abastecerse.
- 1400 Por RF 021400 se solicitó a 021400 la fecha oportuna para que los buques de guerra tomen Malvinas ante la inminente de estos por accidente debido a la necesidad de reabastecerse de víveres y combustible.
- 1510 Decret 2a 2a para ex. operación.
- 1540 2A026 destacado a Pto. Deseado en emergencia por falla de motor.
- 1632 Se recibió Mensaje Naval COMNAVLES 0-021559 por el cuál se ordeno destacar 2022 a las Malvinas y a El Rincón. V-2 permanece cumpliendo FIM para incorporación de S2A procedente de 1400.
- 1635 D-29 informa averías en col. ar. prima velocidad 12 M.
- 1800 Arribó S2A.
- 1810 V-2 se destaca con rumbo a refinar de 1400. D-27, D-29 y D-29 permanecen en sus áreas de patrullado.
- 1838 D-27 informa averías en 1400.
- 1845 D-29 informa averías en 1400.
- 2120 Se ordena a D-29 continuar patrullando el área "BRAVO".
- 2250 Se ordena a D-29 patrullar área "ECHO" (radio 10 Ms. centrado en $\phi -58^{\circ}00'N$ y $\lambda =58^{\circ}00'W$).

3. 1. 1.

- 0115 Se recibe GPH 022015 por el cuál COMINTAR 40 autoriza la entrada de pesqueros a las Malvinas a partir del día 4.
- 1800 V-2 anuncia al 1400 la llegada de la flotilla en 1400, mediante H-3. Operaciones aéreas intermitentes por bancos de niebla.

///...5..

/// . . .

SECRETO



///...-

06 APR:

0400 V-2 tomó ((PBE)).

1030 Se ordena por CPH 061030 a CODIVID. A y B-18 que finaliza-
do reabastecimiento del CAMPO DU AN tomen Puerto Belgrano.

1330 DVD2 y B-18 caen al co.=330 para recalar en Fo. Recalada
Bahía Blanca.

07 APR:

0300 DVD2 y B-18 recalán en Fo. Recalada. Se ordenó levantar el
silencio electrónico.

0400 Se destacó B-18 a ((PBE)).

TA D-26, D-27 y D-29 se reabastecen del CAMPO DURAN

TA D-25 práctica reabastecimiento con CAMPO DURAN conectando
manguera sin bombear.

06 APR al 17 APR:

V-2 permaneció en Base Naval Puerto Belgrano. Durante la
permanencia se entró a dique para instalar la corredera
de agua. Luego de salir de dique se detectó la zarpada 43
por avería en el grupo de alimentación principal de lopa,
estableciéndose la zarpada para el día 17 de Abril.

17 APR:

2025 Se recibió O-171842 de [redacted] informando averías en lanza-
dor SEA DANT y solicitando autorización para tomar BNPB. Se
lo autorizó por O-172150 FM COGRUPAR 79.1.

2230 V-2 zarpa de puerto de [redacted], cumpliendo [redacted] de [redacted]
No 02 " [redacted] 79.1 [redacted] [redacted] [redacted] [redacted]
No 01" " [redacted] COATLANBUR - No DE REFERENCIA SLA - 05 e
" [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] ACCIONES DE SUPERFICIE
[redacted] [redacted] [redacted] 79.1" (se agrega copia).
Embarcados en Puerto 3 A403 y 2 B-3.

18 APR:

0800 V-2 inicia incorporación del Grupo Aeronaval Embarcado (4 S2E
6 A4Q) en P3N 0=39°41'S w=51°00'.

1000 Se incorporan 2 A4Q más.

1400 Se inicia PAYD de A4Q para recalificación de pilotos recién
temente incorporados a esta Escuadrilla.-

///...7..



///..7.-

1600 Finalizó PAYD. Se efectuarán 12 enganches.

2400 V-2 en PSN $\phi=41^{\circ}46'S$ $w=62^{\circ}35'W$ en traslado a área espera fijada en 3LA-05.

19 00:

0100 Se recibió P-182258 FM TRINIDAD informando averías reparadas LTD 190030, ETA AROP 200430.

0120 Se recibió P-181230 FM COGUTAR 79 estableciendo áreas de referencia para usos futuros.

0200 Se le ordena a D-2 reunión en área CARLOS el 201000.

0800 Se inicia PA D de S-2E

1000 Se recibió GFH O-P-190932 FM CCF RTAR 79 por el cual se ordena a CRUTAR 79.1 ocupar área 3. 201000

1500 Se incorporará DVCB en $\phi=44^{\circ}31'S$ $w=64^{\circ}48'W$.

1640 Se formó cortina quebrada sobre V-2.

1915 Se inició PAYD nocturno de S-2E

2300 Se finalizó con las operaciones de vuelo.

2400 V-2 en $\phi=45^{\circ}33'S$ $w=64^{\circ}33'W$ en traslado a área CARLOS.

20 00:

0300 Se incorpora D-2 en $\phi=44^{\circ}46'S$ $w=63^{\circ}39'W$.

1000 Se efectúo tiro AA de 40/70.

1120 Se efectúo ejercicio de simulación de blancos de superficie con 2 Helicópteros SEA-LING y una Corbeta como evaluación de las "Instrucciones Particulares de CGT 79.1 para la acción Antisuperficie".

1300 Se recuperan 2 H-3.

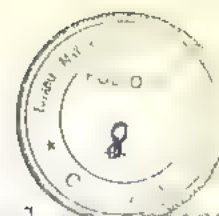
1410 Se inicia ejercicio de coordinación AA, para evaluación de las "Instrucciones Particulares para la Acción A/A de CGT 79.1.

1528 Finaliza ejercitación.

1720 Se ordena formación de defensa aérea (de las instrucciones particulares).

///..8..

SECRETO



///...8.-

2125 Se recibió GFH P-200941 de COMFAR 79 por el cual se ordena a GANTAR 79.1 ocupar área ANDRÉS a 210800.

2400 V-2 en PSN $\phi=43^{\circ}50'S$ $w=61^{\circ}38'W$

21 : :

040 Se inició ejercicio de localización y guiado de aviación de ataque sobre D-1 con decolaje de 2 A4Q para exploración. Se inició la detección y se inició la fase de ataque.

050 Decolan 4 A4Q atacantes.

060 Mientras las 2 secciones de A4Q se dirigían a bloquear al avión explorador para que a partir de ahí se les vectorara al blanco, divisaron parte del otro grupo de tareas (que no participaba en el ejercicio) a quien atacaron equivocadamente con 2 A4Q. Luego de esta acción continúan vuelo para completar la ejercitación.

070 Regreso y recuperación de aeronaves involucradas.

1245 Se dió por finalizado el ejercicio, evaluándose la eficacia y los errores cometidos en el guiado de las aeronaves atacantes.

150 Se recibió GFH P-211126 FM CODIVICOR referente a impurezas en el combustible provisto por CAMPO DURAN, solicitando se efectúen acciones para evitar la repetición, por cuanto se afectaba la operación de la planta propulsora.

1521 Se recibió GFH 211047 FM COMFAR 79 por el cual se ordena ocupar área CARLOS a 220800.

1545 Se inició ejercicio de Defensa Aérea. Una sección de ILC. a 5 m. Se aerea una avioneta enemiga en este tipo de ejercicios con respecto a los anteriores.

1605 Destacado 3 A-312 a BAAZ para reparar pérdida de combustible en los tanques.

2000 Se inició IAYD nocturno de 52D para calificación de pilotos.

2110 Finalizó IAYD.

2140 Por GFH P-212158 se ordena a GT 79.1 efectuar ejercicio de ataque a objetivos de tierra entre 220800 y 210000.

2400 V-2 en PSN $\phi=40^{\circ}52'S$ $w=61^{\circ}25'W$ con D-2 y DVCB en formación de prevención de Defensa Área en traslado a área CARLOS.

///...9..

///..9.-

22.11.79:

- 03/08 Se inició ejercicio de Defensa Aérea con D-2, DVCB y F.A.A. en proximidades del área CARLOS.
- 0915 CFT 79 ordena a CODVCB efectuar ejercicio de acción de superficie con D-2 entre 21/08 y 23/08. Inicial proximidades $\psi=44^{\circ}10' W=61^{\circ}30'$. MESEJ 06 de CFT 79.
- 11/05 Decoló primera sección de interceptores. 2 minutos entre avión y avión.
- 11/04 Regresó PAC.
- 1150 Decoló segunda IAC. 1 minuto entre avión y avión.
- 1204 Regresó segunda IAC. Finalizó 1ª fase. Evaluación según TRINIDAD. Se produjo encuentro entre avión interceptador y unidades de superficie. Ejercicio altamente efectivo para coordinación y detección antiaérea.
- 1410 Por P-221502 se ordena a CODVCB que finalizada acciones de J-2 se reúna una C-2 para reunión con D-2 en $\psi=40^{\circ}03' W=60^{\circ}00'$, las otras 2 C-2 reunión con V-2.
- 1540 Se ordena a D-2 de tener a 15/08 para ejercicio de ataque aéreo sobre D-2 con aeronaves embarcadas a partir de 23/0800.
- 1730 Se inició 2ª fase del ejercicio. Se le ordena a D-2 para cumplimiento MESEJ 06.
- 1800 Decoló PAC. 2 minutos entre avión y avión. Efectuándose interceptación efectiva sobre aviones A4Q de F.A.A. sin que se produjera encuentro de estos sobre unidades de superficie.
- 1811 Regresó PAC. Finalizó 2ª fase. Evaluación según TRINIDAD P-221930
- 2000 Se destaca D-2.
- 2400 V-2 en $\psi=44^{\circ}10' W=61^{\circ}30'$, navegando independientemente en área CARLOS.

23.11.79:

- 0130 Se inició ejercitación de ataque a D-2.
- 0700 Decoló 2 AS23 para exploración, guiado de aviación de ataque sobre D-2.
- 0900 Comienzan localizaciones. Se determina posición del blanco (D-2) en $\psi=42^{\circ}08' S W=59^{\circ}35' W$.

///..10..

///..10.-

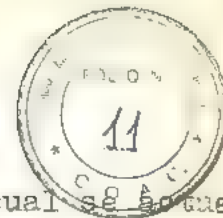
- ✓ 1005 Decoló una división de A4C. 1 minuto y medio de intervalo entre avión y avión. Se efectuó guiado y ataque sobre D-2, con resultado altamente positivo a los efectos del adiestramiento.
- 1120 Recuperada división de A4C. 2AS23 destinado a BAAZ, durante el vuelo retransmite a CODVCB la orden de CGT 79.1 de tomar H2 para reabastecerse de combustible sin impurezas. Finalizó ejercicio. Evaluación según GFH P-231135 FM TRINIDAD.
- 1425 Decolan 2 H2 para práctica caladas en proximidades de V-2.
- 1520 Se prodajo avería en tubos de la caldera B2. Se incomunica esta caldera quedando como máxima velocidad 16 nudos. Se inicia reparación a bordo para tratar de obturar los tubos pinchados.
- 1733 Regresó 2AS23 procedente de BAAZ.
- 1800 Se hizo uso GFH P-231758 COGRUJAR 79.1 por el cual se ordenó a D-2 reaprovisionarse de CAMPO DURAN a partir de 240800 en $11^{\circ}N \psi=40^{\circ}S$ $w=60^{\circ}W$; reunión en área JORGE al finalizar el reaprovisionamiento. DVCB en traslado a BNPB para reabastecimiento.
- 2400 V-2 navegando independientemente en $11^{\circ}N \psi=41^{\circ}43'$ $w=61^{\circ}12'$ W hacia área JORGE.

24 APR:

- 0400 DVCB toma H2 para reabastecimiento de combustible.
- 0820 Decoló 2-H34 con destino BAAZ para traslado de COGRUJAR 79 para reunión en BNPB con COATLANSUR.
- ✓ 1115 D-2 informó finalizado reabastecimiento al 95%.
- ✓ 1413 Se recibió GFH P-240400 FM COGRUJAR 79 ordenando reunión de GRUTAR 79.1 en área CARLOS al 261000.
- 1700 Regresó 2-H34 procedente de BNPB con COFUERTAR 79.
- ✓ 1736 Se ordena a CAMPO DURAN dirigirse a la PSN 180 Ba.Faro 10 para reunión y reabastecimiento con V-2.
- ✓ 1800 Ante la imposibilidad de reparar la caldera B2 a bordo, se toma la decisión de tomar Puerto.
- 1820 Se recibió GFH P-241335 FM CODVCB informando que la zarpada de BNPB de DVCB será 251700.

...//11.-

SECRETO



///..11.-

- 2155 Se recibió GFH P-241255 FM COFUERTAR 79 por el cual se actualiza el concepto de la operación.
- 2325 Se le comunica a CAMPO DURAN que se anuló reabastecimiento con V-2 que se había previsto para el día 25.
- 2400 V-2 navegando independientemente en PSN $\phi=4^{\circ}42'S$ $w=6^{\circ}31'W$

25 APR:

- 0355 Se informa al CAMPO DURAN que no se efectuará reunión al 1800 / Boya Faro 10.
- 0753 Se ordena por GFH P-250730 a CAMPO DURAN tomar Puerto Beltrano y efectuar análisis de combustible.
- 0830 Con destino BACE decolaron 2 H-3.
- 0900 Decolaron 4 S-2E
- 1025 Decolaron 7 A4Q.
- 1053 Se recibió GFH P-250735 FM COFUERTAR 79 por el cual informa que traslada insignia a D-2 el 251000.
- 1500 Se tomó canal acceso a Puerto Beltrano.
- 1953 Se recibió GFH O-251745 FM COFUERTAR 79 por el cual se ordena a BT CAMPO DURAN ocupar estación de espera en proximidades de CABO RASO el 280600.
- 2025 Se tomó ((PBE))
- 2110 V-2 impuso GFH O-252110 por el cual ordena a BT CAMPO DURAN cumplir GFH O-251745 FM COFUERTAR 79.-

26 APR:

- V-2 en BNPB retubando caldera B2.
- Se recibió GFH O-261111 FM CFT 79 por el cual se ordenó reunión de GT 79.1 y GT 79.2 en área FELIPE el 262329.
- Se recibió GFH P-261901 FM CFT 79 por el que se establecen nuevas áreas de referencia.
- Se impuso GFH O-P-262055 por el que se informa que por averías el B-2 CAMPO DURAN arribará a AROP el 281500.

27 APR:

- V-2 en BNPB continúa reparación caldera.

...//12.-

SECRETO

///..12.-

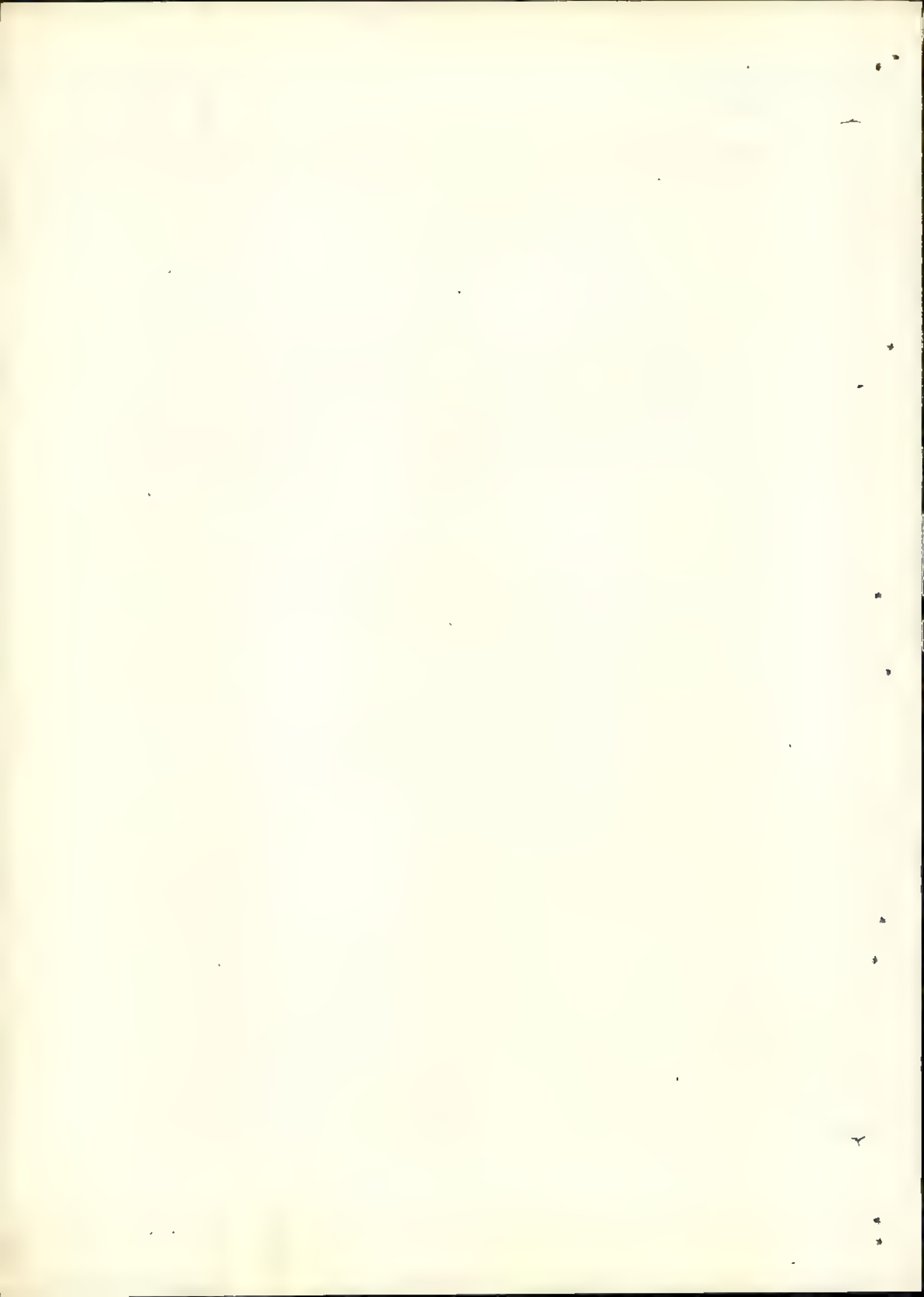


- 0609 Zarpó B.T. CAMILO DURAN de la S NAVAL TULUPO BELIZA.
- Se recibió GFH O-P-262330 FM CFT 79 por el cual se ordena que B.T. CAMILO DURAN arribe a Pta. Norte 40 Ms. a 280600, posteriormente corregida por GFH P-270638 FM CFT 79: 090 Pta. Norte 40 Ms.
 - Se impuso GFH 271050 por el cual se informa que B.T. CAMILO DURAN cumplirá GFH 270638.
 - Se recibió GFH O-271205 FM CFT 79 por el cual se informa a OCAPLAN R INTC FT 79, la intención de maniobra a partir del 30/0800: FT 79.1 al área RICARDO. FT 79.2 al área JUAN CFT 79.3 al área VICTOR. Iniciar exploración aérea antisuperficie/antisubmarina periódica y aleatoria en zona II y III de Malvinas. Alcance máximo 300 Km, configuración A/1. Defensa A/ mínima: elección velocidad, derrotas erráticas, búsqueda sonar activa, dentro de hasta 120 metros.

25 AIR:

- 0730 V-2 impuso mensaje de movimiento O-280730.
- 0820 Buque zarpó de ((PBE)).
- 0908 Embarcaron 3 AI03.
- 1005 Se recibió GFH P-280655 FM CFT 79 por el cual se trasladó insignia a V-2 a 281030.
- 1008 Embarcaron 2 H3.
- 1105 CFT 79 embarca en V-2.
- 1200 Continúa incorporación del Grupo Aéreo Embarcado compuesto por 4 S2E - 6 A4Q.
- 1400 Se recibió GFH P-281112 FM TRINIDAD por el cual informa área de reaprovisionamiento dentro 30 Ms. Po Río Negro.
- 1505 Se recibió GFH O-281215 FM CFT 79 confirmando a la FT 79 la intención de maniobra a partir del 30/0800 enunciada por GFH O-271205.
- 1545 Decoló S2E para exploración sectores de avance de la fuerza hacia área FELIPE según GFH O-261111 FM CFT 79.
- 1830 Arribó explorador sin localizaciones.

...//13.-



///..13.-

- 1844 Se recibió GFH P-280830 FM CODIVICOR por el cual informa que BL CAMPO DURAN no arribado. Permanece en zora.
- 2400 V-2 en $\psi=40^{\circ}59'$ $w=62^{\circ}07'W$ en traslado independiente hacia área FELIPE.

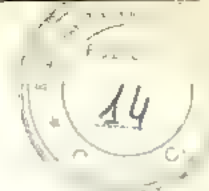
29 APR:

- 0740 Se incorporó D-2 en $\psi=42^{\circ}25'S$ $w=62^{\circ}07'W$.
- 1027 Decoló 2AS22 para exploración sobre radial 215° a 280 KM para verificación tránsito marítimo hacia área RICARDO.
- 1040 Se recibió GFH P-290958 FM CFT 79 por el cual se ordena ocupar área FELIPE a GT 79.1 y GT 79.2
- 1404 Decoló 2AS23 para exploración.
- 1525 Regresó 2AS22 sin localizaciones.
- 1630 Reunión con DVCB en $\psi=44$ $w=62^{\circ}55'$
- 1655 Se formó cortina quebrada sobre V-2.
- 1741 Regresó 2AS23 sin localizaciones.
- 1830 Decoló 2AS23 para exploración.
- 1905 Se ordenó plan ZIG ZAG 13.
- 2200 Regresa 2AS23 informando las siguientes localizaciones 2025 Hs, 1 mediano estimado tránsito marítimo, en lat. $48^{\circ}28'$ long. $6530'$; a 2026 un grande, un chico en $\psi=49^{\circ}06'$ $w=64^{\circ}40'$ e tres mercantes, a 2146 Hs. dos grandes en $\psi=48^{\circ}15'$ $w=60^{\circ}45'$ estimados pesqueros.
- 2400 V-2 en PSN - $\psi=45^{\circ}47'$ $w=63^{\circ}53'W$.

30 APR:

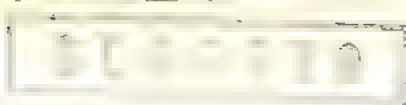
- 0346 Se recibe GFH R-271439 FM CGT 79.2 donde se ordena al COM O PRON ocupar por 0900 (HORA LOCAL) 40 el 290600 efectos reaprovisionar D-27 y D-1.
- 0654 Decola 2AS23 para exploración área comprendida entre V-2 (a 0650 $\psi=47^{\circ}20'$ $w=64^{\circ}30'$) punto A1= $\psi=48^{\circ}50'$ $w=5790'$. A2= $\psi=50^{\circ}08'$ $w=51^{\circ}14'$ y regresó a centro del área RICARDO que es la PSN estimada de V-2 para el fin de la exploración.

...//14.-



- 0742 2AS23 inicia regreso por fallas en radar.
- ✓ 0900 Decola 2AS24 para exploración de la misma área que el vuelo anterior.
- ✓ 1025 2AS24 informa localización de 5 medianos en $\psi=48^{\circ}20'$ $w=60^{\circ}29'$.
- 1100 2AS24 en el pto de máximo alejamiento, inicia regreso.
- 1130 Se retransmite por medio de una aeronave que CAMPO ocupe posición al 310 Fo. Cabo Blanco 30.
- ✓ 1240 Arribado 2AS24.
- 1248 Se inicia maniobra de reaprovisionamiento a D-1 con AI03.
- 1338 Finaliza maniobra de reaprovisionamiento.
- 1457 Destacado 2H31 a Puerto Deseado para desembarco ci-
viles de TT.77.
- 1515 Se incorpora 3-A-301.
- 1518 Se incorpora 3-A-306.
- 1522 Se incorpora 2AS-26.
- ✓ 1737 Decoló 2AS26 para exploración aérea comprendida entre
V-2 (en $\psi=49^{\circ}10'$ $w=65^{\circ}34'$) y el Pto. Al $\psi=50^{\circ}10'$
S $w=58^{\circ}14'$ W, A2 $\psi=48^{\circ}45'$ $w=57^{\circ}09'$ y el como del á-
rea RICARDO que es la PSN estimada de V-2 para el fin
de la exploración.
- 1805 Arribado 2H-31 de Puerto Deseado.
- 2219 Arribado 2AS26 de su vuelo de exploración informando
las siguientes novedades: a 1807 un mediano en $\psi=50^{\circ}03'$ S
 $w=64^{\circ}37'$ W estimado como ALA SOBRAL; a 1929 $\psi=49^{\circ}40'$ y
✓ $w=57^{\circ}50'$ tuvo una señal en su CME FREQ 218 MHZ, (Az 198)
VPM 12/14, a 2005 en el pto A2 tuvo señal muy fuerte
en frec.=280/300/373/401 Mhz, iniciando a continua-
ción regreso a bordo por autonomía, a 2023 en $\psi=48^{\circ}20'$
 $w=60^{\circ}44'$ localizó 3 medianos, y 2043 en $\psi=48^{\circ}18'$ $w=60^{\circ}58'$
localizó 2 grandes y 6 medianos, estimados pesqueros.
- 2245 Se recibió GFH 0-302145 FM CFT 79 en que se ordena ocu-
por área DIEGO a 010800, e intención de ir luego a á-
rea ACIO.

15



2400 V-2 en posición $\varphi=48^{\circ}30'$ $w=64^{\circ}41'$ navegando hacia área DIEGO con D-2 y DVCB en formación de prevención A/A.

01 MAY:

0455 Se recibe GFH O-010449 FM CRI IDAD informando avería en pié de gallo de eje Bbor. máxima velocidad 19 nds.

0723 Decoló 2A26 para exploración- Pto máximo alejamiento $\varphi=49^{\circ}33'$ $w=56^{\circ}53'$ sobre el radial 115 a 280 MN. luego pierna transversal al 025 de 20 MN. y regreso a la Unidad.

1030 Regresó 2A26 informando que a 0856 obtuvo señal muy fuerte en su CME en $\varphi=48^{\circ}56'S$ $w=58^{\circ}26'W$ identificado como ruido perteneciente a un radar 965.

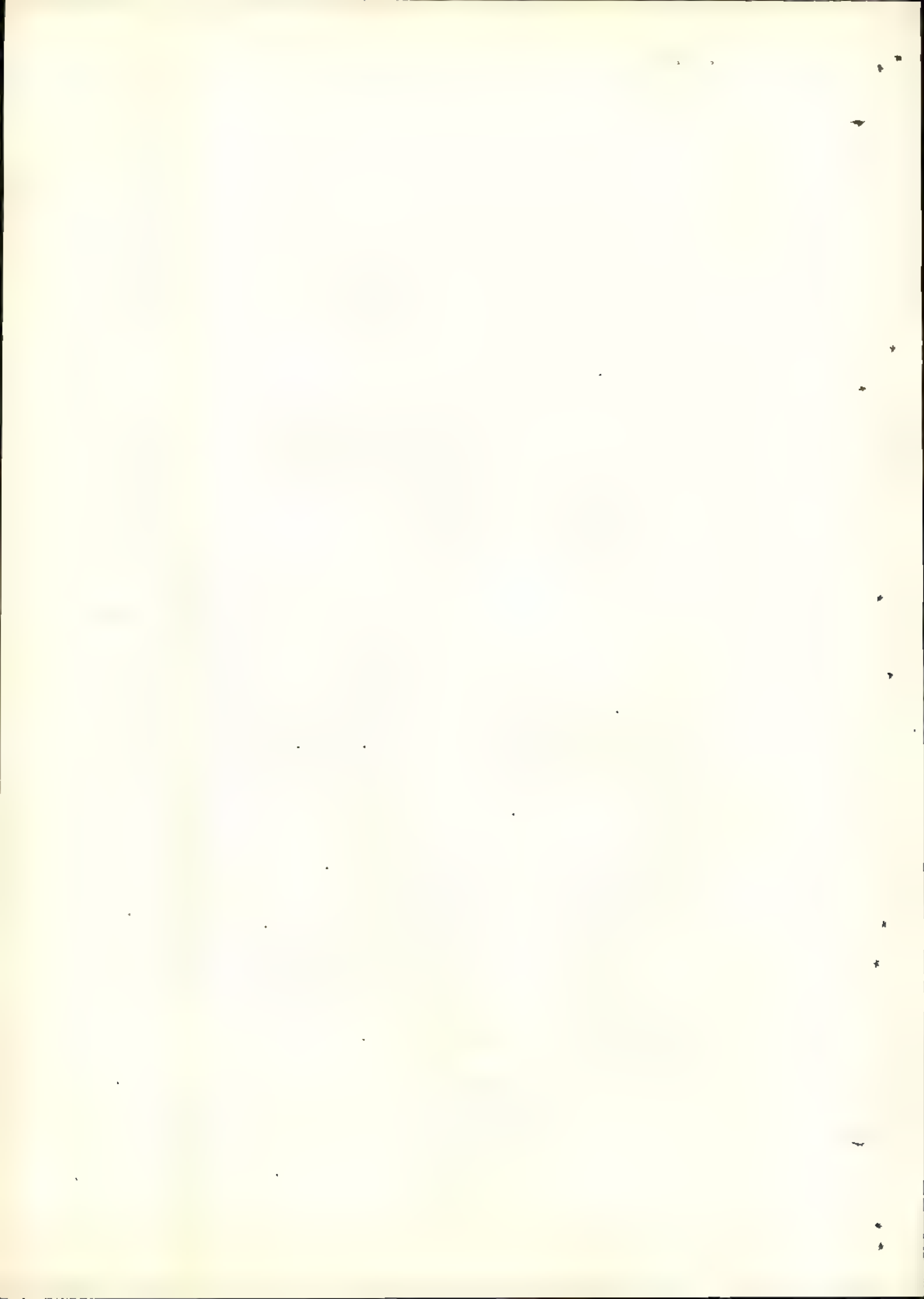
1242 Decoló 2A23 para exploración. Pto máximo alejamiento $\varphi=48^{\circ}45'S$ $w=57^{\circ}05'W$ sobre el radial 130 a 280 MN tratando de confirmar el contacto MAE obtenido en la exploración anterior.

1445 Se recibió O-011443 de CFT 79 retransmitiendo O-010951 FM CFT 79 TO COATLAN JUR INFO FT 79 Situación: 1 posiciones actuales no posibilitan cumplimiento misión CMM alcance ataques aéreos propios limitado a 140 millas por vientos leves. 2 disponibilidad Exploración 2 aviones C (PRINTO) limitada Vel 18 Nudos por avería eje babor PD 2-Aceptando riesgos amenaza submarina y aérea únicos modos acción posibles CMM 3.1-GT con (25 DE MAYO) durante la noche ocupar posición al ESTE área HORACIO para localizar y atacar a partir crepúsculo matutino unidades superficie CMM 3.2-GT 79.3 aproximarse por sur banco BURWOOD buscando contacto de superficie con unidades destacadas para ataque misilístico, CMM se requiere exploración aérea PD 3.3 (DIVICOR) destacarse hacia NE actuando dispersa para localizar y atacar unidades logística retrasadas CMM se requiere exploración aérea PD 4-conservar medios para utilización oportuna en caso ENO aferrado por otras acciones tales como asalto anfibia PD 5 - solicito instrucciones.

1507 Se recibe GFH P-011513 FM CFT 79 por el que se ordena a D-1 y D-27 incorporarse al GT 79.1.

1520 Se recibe GFH P-011517 FM CFT 79 por el cual se ordena a DVCB destacarse para formar el GT 79.4 con B.18.

1700 Arribó 2A22 informando las siguientes localizaciones



A 1300 mercante en $\psi=47^{\circ}54'$ $w=61^{\circ}10'$, a 1400=1 grande en $\psi=48^{\circ}34'$ $w=58^{\circ}30'$, a 1513 1 grande y 5 medianos centrados en $\psi=52^{\circ}30'$ S y W $56^{\circ}35'$, identificados 1 Portaaviones y escolta por señal de CME, y a 1540 1 grande en $\psi=51^{\circ}00'$ $w=58^{\circ}20'$ W - CFT 79 informa a COATLANSUR por Z 011841.

2100 Decolado 2AS26 para exploración sobre radial 140 punto máximo alejamiento 212 MN, luego pierna Transversal al 050/84 MN y regreso a bordo por radial 300, distancia 230 MN. Tratando de verificar los contactos obtenidos durante el vuelo anterior.

2105 Se recibió GFH O-012007 FM CFT 79 TO CGT 79.1, 79.3 79.4. - Iniciación Operaciones ofensivas PD Misión según referencia SLA-05 PD Ejecución: GT 79.1 se destacará en horas nocturnas hacia posiciones relativas favorables para lanzar ataque aéreo diurno sobre unidades detectadas mi 011841, una vez localizado ENO mediante exploración propia PD Este movimiento se realizará durante noche manteniendo distancia al ENO para minimizar riesgos ataque aéreo nocturno CMM para luego iniciar ataque primeras luces PD. GT 79.4 se destacará hacia borde sur área GASTON a fin de alcanzar posición que permita atacar unidades desgastadas por ataque aéreo y eventualmente unidades dispersas PD. GT 79.3 se destacará por Sur Banco BURWOOD en aproximación al ENO intentando contacto con unidades de superficie que operen hacia Sur ((MLV)) para desgastarlas mediante ataque misiles CMM atacar únicamente blancos oportunidad favorable teniendo en cuenta amenaza aérea.

2110 Se ordena a la fuerza la siguiente formación: V-2 guía, D-2 est. al 060/4 ms, D-27 est. al 120/4 ms, y D-1 est al 180/4 ms. Con este estacionamiento de unidades escoltas se trata de compatibilizar la defensa contra las amenazas presentes, es decir, la aérea y submarina, como así también la posible de superficie al poner a los 2 DD misilísticos en los sectores mas probables de aproximación de unidades de superficie de acuerdo con los datos aportados por la exploración aérea. Se adopta el círculo de las 8000 yds. como un compromiso entre la defensa antiaérea del núcleo y la defensa submarina. Siendo esta última además la que determina el estacionamiento del D-27 en el centro de la cortina.

2400 V-2 en $\psi=47^{\circ}36'$ w $61^{\circ}37'$ con Rv=200/16.

02 MAY:

- 0010 Se recibe GFH 0-020001 FM CFT 79 TO CGT 79.4 INFO CGT 79.1 - 79.3 en el que se ordena converger a máxima velocidad hacia posición segundo grupo de tareas en lat. $50^{\circ}30'$ long. $56^{\circ}30'$ efecto cumplir tarea ordenada en 0-012007. Se apoyará con exploración aérea embarcada.
- 0015 CGT 79.1 comunica a sus unidades que atacará a los blancos que se encuentran a 125 V-2 270 a partir de 0745.
- 0045 Detectado lobo en acercamiento al Az 129/122 Ms. con Rv 334/470 nds. Alarma Roja. Fuerza propia mantiene formación.
- 0050 D-1 informa a D-2 que el lobo al 180 es el explorador propio.
- 0054 Lobo prosigue acercamiento hasta Az. 103/76 Ms. Se autorizó a D-2 a lanzar pájaros al estar en distancia. Se ordena giro de EGA al 050.
- 0100 Decola H34 para rescate.
- 0103 Lobo al Az 265/68 Ms no se lo identifica pero se estima amigo. Se ordena giro de EGA al 070.
- 0108 Se obtiene contacto radar al 120/19 y se investiga con WGL3. Identificados pesqueros.
- 0110 Arribó 2AS26 informando las siguiente localizaciones: 012242 un grande en $\psi=49^{\circ}30'$ w= $58^{\circ}38'$ un grande $\psi=49^{\circ}39'$ w= $58^{\circ}27'$ 020004 un chico $\psi=49^{\circ}36'$ w= $58^{\circ}12'$ un chico $\psi=49^{\circ}18'$ w= $60^{\circ}00'$. Tuvo además señales en su equipo CIE correlacionadas con radares 965 y un grupo de pesqueros interpuestos entre nuestra PSN y la del ENO.
- 0125 Lobo perdido en alejamiento Az 111/97 Ms con Rv 170/470 Nds. Se cae al rumbo 120 alarma amarilla.
- 0145 Se recibe GFH 0-0-020145 FM CFT 79 TO COATELÁN R CGT 79.3 y 4 INFO FT 79 BT Partir 020050 GT 79.1 detectado explorador en contacto asociado Harrier entre 60/70 millas fuerza durante 30 minutos, luego orbitó a 110 Ms hasta 020135. Condiciones viento hacen inaceptable ataque aéreo propio por alcance y limitación armamento PD Me alejo.
- 0209 Se cayó al Rv 320/15. Se continúa en la misma formación ...//18.-

SECRET

...//18.-



- Ø234 D-1 Informa contacto de superficie al Ø15/13.
- Ø245 Decola H34 para investigar contacto bajo control de D-1.
- Ø32Ø Regresa H34.
- Ø321 Se recibe GPH 0-Ø2Ø129 FM COMFLANTUR TO COLA UR INFO CAE
CFT 79 FT 79 CFT 8Ø BT No atacar unidades de superficie
al N de lat. 5Ø PD Unidades propias en esa área.
- Ø355 Se recibe GPH 0-Ø2Ø351 FM CFT 79 TO COMFLANTUR INFO CGT
79.1 y 4 FT 79 BT en Ø2Ø129/mi Ø2Ø145 GT 79.1 y 79.4 se
mantendrán al N de lat. 48.
- Ø45Ø Se recibe GPH 0-Ø2Ø431 FM CFT 79 TO CFT 79.1 - 79.3 y 79.4
FM COMFLANTUR y FT 79 BT Anulo al Ø12ØØ7 PD GT 79.1 ocu-
rar área CRISTOBAL manteniendo exploración PD GT 79.4 man-
tenerse proximidades Ø35 centro área CFT LOCAL 6Ø ID GT
79.3 mantenerse áreas IGNACIO y JULIAN.
- Ø525 Decolado 2A23 para exploración sobre radial 12Ø hasta
28Ø MN y regreso D-27 estación de rescate.
- Ø616 Decolado WG 13 de D-1 para investigar contacto al 1Ø5/78
- Ø7ØØ Regresa WGL3 a D-1 sin novedad.
- Ø915 De zona 2A23 con siguientes novedades Ø658 detectado por
la plataforma de radar 965 en Ø-48°15' N w=59°50' W radio 5Ø
millas. No se detectó su movimiento. *Así*
- 1ØØØ V-2 en extremo N del área CRISTOBAL.
- 1Ø37 Detectados 2 lobos en N Ø=48°4Ø' N w=59°1Ø' W con rbo 32Ø
luego invirtieron rumbo. Mínima distancia a la fuerza 13Ø
millas. Se aprecia que la misma no fue detectada.
- 1Ø42 Comandante Defensa Aérea ordena decolar PAC.
- 1Ø46 Decolada una sección de PAC. Un minuto entre avión y avión.
- 1Ø52 Lobos perdidos en alejamiento.
- 11Ø2 Alarma blanca.
- 112Ø Regresa PAC.
- 1425 Decolado 2A26 para exploración alejándose por radial 13Ø°/
2ØØ millas, luego al 227°/1ØØ millas y regreso a bordo.

...//19.-



///...19.-

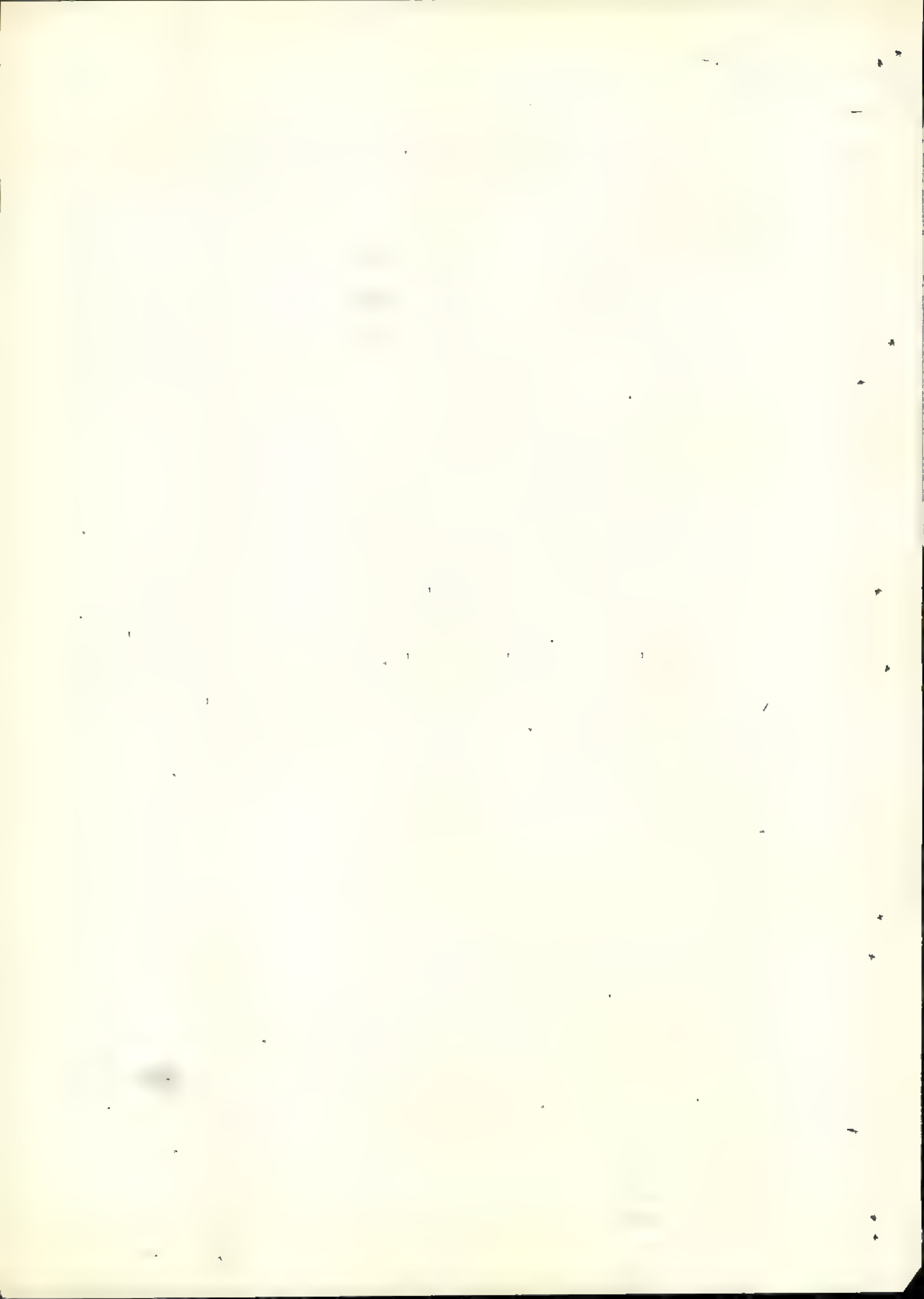
19

- 1545 Se recibe GFH O-021541 FM CGT 79 TO CGT 79.1, 3 y 4 INFO COATLANPUR BT 021248 COATLANPUR NOTAL CLN GT 79.1 ocupar área RICARDO 030600. PD GT 79.4 ocupar área JUAN 030600 PD GT 79.3 ocupar área MIGUEL 030600.
- 1614 Se comienza a navegar con la fuerza hacia el área RICARDO cambiando los rumbos en forma errática sobre el rumbo base 240, pero siempre con tendencia hacia aguas de menor profundidad.
Se mantiene a los cortinadores en las mismas estaciones, considerando que predomina la amenaza aérea y que la sub marina esta disminuida por el hecho de dirigirse hacia aguas de menor profundidad y a la mayor velocidad posible: 18 nds.
- 1745 Se impone GFH O-P-021745 FM CGT 79.1 TO D-27 INFO CGT 79 y GT 79.1 ordenandole destacarse el 030300 para reunión con CATE DURAN al 310 Cabo Blanco 30 PD Finalizado reabastecimiento ordenar a CATE DURAN permanecer en inmediaciones de Bahía Laura PD Reincorporarse en área RICARDO.
- 1852 Regresa 2AS26 informando que cumplió siguiente derrota punto A =46°25'S w=61°25'W punto B =48°03'S w=57°20'W punto C =50°05'S w=58°20'W punto D =47°00'S w=61°48'W y regresa a bordo. Avistados 28 pesqueros entre =46°05' y 47°21'S y w=60°45' y 61°10'W. Entre puntos B y C por CME apreciada señal correspondiente radar 965 distancia estimada 100 millas. A 1711 en =49°43'S w=59°53'W un chico estimado SOBRAL.
- 2209 Se ordena a D-27 demorar destacada hasta 030400.
- 2400 V-2 en PSN =47°14'S w=63°31'W.

03 MAY:

- 0100 Se ordena a D-27 ocupar estación de rescate a 0330.
- 0420 Se demoran las operaciones aéreas por fallas en la aeronave.
- 0500 Se destaca a D-27 para reabastecimiento.
- 0713 Decola 2AS23 para exploración alejándose por radial 090/250 millas. Luego 210/90 millas y regresa a bordo.
- 0842 D-2 informa contacto radar superficie al 275/25.
- 1000 El GT 79.1 se encuentra navegando desde 0630 en el área RICARDO.

...//20.-



///...20.-

20

1005 Arribado 2AS23 Sin novedad.

1030 Se le da punto de reunión a D-27 que regresa de reabastecimiento con la orden de navegar por aguas poco profundas.

P 1043 D-2 informa que tuvo contacto radar intermitente en PSN $\phi=48^{\circ}38'$ $w=65^{\circ}36'$ durante 10 vueltas de antena.

1103 Decolado H234 para calar en punto dato.

1120 H234 informa que en segunda calada efectuada al SW de PD 12 millas se escucha un ping sonar entre el 330 y 030 del punto de calada.

P/ Posteriormente informa que en tercer calada obtiene rumor hidrofónico sobre el 110°.

Cuarta calada realiza a sobre el 110 a 5000 yds del anterior, no obtuvo novedades.

Acción finalizó a 1256.

Toda esta acción se realizó entre el 085 y 110, entre 20 y 25 millas de la fuerza.

1354 Se obtienen varios ecos de lobos en las pantallas de V-2 y D-2. Alarma amarilla.

1402 Se decola AC de 2 aviones para el accionar sobre eje amenaza a 60 millas.

1410 Se correlaciona en base a posición de los ecos, velocidad y altura (por radar de CT de D-2) que los lobos son amigos.

1416 Alarma blanca.

1430 Regresa PAC.

1435 Se impone GFH P-031415 en CT 79.1 TO CT 79.1 AT De-
rrota a seguir en próximas horas desde Punto 1 $\phi=48^{\circ}34'S$ $w=66^{\circ}29'W$ hasta punto 2 $\phi=49^{\circ}07'S$ $w=67^{\circ}24'W$
Dv=224 CMM desde punto 2 a punto 3 $\phi=49^{\circ}59'S$ $w=67^{\circ}44'W$
Dv=193 CMM de punto 3 a punto 4 $\phi=50^{\circ}11'S$ $w=68^{\circ}05'W$
Dv=229 CMM de punto 4 a punto 5 $\phi=50^{\circ}25'S$ $w=68^{\circ}30'W$
Dv=244 CMM de punto 5 a punto 6 $\phi=50^{\circ}53'S$ $w=68^{\circ}52'W$ Dv 182.

1502 Alarma amarilla. Comiencan a aparecer ecos en las pantallas en varios azimutes en general hacia el oeste.

1533 Alarma roja.

1539 Alarma amarilla por alejamiento de los lobos.

...//21.-

- 1548 Se recibe GFH Z Ø3153Ø FM COATLANBUR TO CFT 79 INFO CFT 79.1 CFT 79.4 en el que se nos informa que la fuerza será sobrevolada por aviones Camberra entre Ø31545 y Ø31645 Modo IFF 1325 FL 3ØØ Derrota LEW - JUAN - LATERAL RICARDO CNM luego Rv 100.
- 135Ø Alarma roja. No decola PAC por el mensaje anterior.
- 16Ø5 Alarma blanca.
- 17ØØ Alarma amarilla.
- 17Ø6 Decola 2AS24 para exploración sobre radial Ø88 27Ø millas y regresa
- 1715 Alarma roja.
- 1717 Decola PAC. 3 aviones 1 minuto de intervalo en el de colaje.
- 1727 Alarma amarilla. Se determina que los lobos son amigos por el Rv, altura y modo IFF (no siempre coinciden con el que deberían llevar).
- 1744 Aterriza PAC.
- 2Ø17 Regresa a 2AS24. Informa que tuvo único contacto a 2Ø15 petrolero en Ø495Ø w 66Ø4. No tuvo señales MAE.
- 21ØØ Se recibe GFH Ø32Ø59 FM CFT 79 TO CFT 79.4 INFO CFT 79.1 BT Destacarse lo antes posible a Bahía Engaño utilizando derrota que ofrezca máxima seguridad Anti submarina posible. En ese lugar reunión con GT 79.1 que arribará Ø422ØØ.
- 2115 Se impone GFH Ø32115 FM CFT 79.1 TO COATLANBUR INFO CFT 79 FT 79 BT Mantendré S2E en vuelo desde Ø32359 hasta Ø422ØØ nivel 9Ø desde Decolado a Isla Roa en tarea antisubmarina.
- 23Ø5 Se ordena a CAMPO DURAN dirigirse a Bahía Camarones.
- ✓ 24ØØ PSN V-2 Ø=48º31'S w=66º17'W.
- 04 MAY:
- ØØ25 Se incorpora D-27.
- ØØ4Ø Decola 2AS22 para exploración antisubmarina y sembrado de barrera JEZEBEL entre 3Ø y 6Ø millas de la fuerza.

- ØØ45 Se adopta siguiente formación: V-2 jefe, Estación ØCØ/4 D-2, Estación 11Ø/4 D-27, Estación 16Ø/4 D-1.
- Ø319 Se ordena a D-27 de tancar e a investigar 4 contactos chicos en $\varphi=47^{\circ}31'$ $w=64^{\circ}59'$.
- Ø44Ø D-27 informa que se encuentra en el punto Dato sin novedad. Se le ordena reincorporarse.
- Ø6Ø8 Arribo 2AS22 sin novedad.
- Ø735 Se cae al Rv 287 para entrar al Golfo San Jorge.
- Ø853 Se ordena a D-1 y D-2 destacarse a Bahía Camarones para reabastecerse de combustibles de B-18
- Ø92Ø Decola 2AS24 para exploración anticuberrina y embudo barrera JEZMUEL al N de la boca del Golfo San Jorge.
- Ø942 Se suspende reabastecimiento de D-1 y D-2 por no encontrarse en zona B-18.
Se establece el día 5 para reabastecer a ambos buques del CAMPO DURAN.
Se ordena reincorporarse.
- 13Ø8 Decola H234 para búsqueda y apoyo ARA "SOERL" de acuerdo con orden verbal de CFT 79.
- 1335 Destacado D-27 en apoyo ARA "SOERL" estimado al ØØØ Cabo Blanco 1Ø'
- 135Ø Regresa 2AS24 sin novedad.
- 1452 Decolado 2AS22 para exploración anticuberrina.
- 1617 Decola 2AS26 para búsqueda del ARA "SOERL".
- 1712 Arribado H234 sin novedad en la búsqueda del ARA "SOERL".
- 19ØØ Se destaca 2AS26 a TRELEW por fallas en motor izquierdo.
- 191Ø Se ordena por FM F-Ø4191Ø a D-1 y D-2 reabastecerse de CAMPO DURAN a partir Ø5Ø7ØØ zona Isla Escondida.
- 1915 Se ordena a CAMPO DURAN dirigirse a Isla Escondida.
- 1945 Arribado 2AS22 proveniente de la exploración anticuberrina sin novedad.



///..23.-

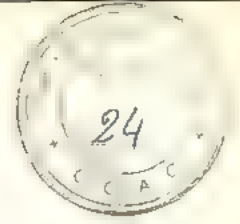
23

- 1950 Se le ordena a D-27 destacarse en apoyo ARA "SOBRAL" en posición 10 millas de Punta Medanosá.
- 2302 C-79 ordena a GT 79.1 de tacarse a la PSN $\varphi 42 59$ w=6320 y a GT 79.4 a la PSN $\varphi 43 29$ w=63 58.
- 2320 Decolado 2AS22 para exploración Antisubmarina.
- 2333 C-79 ordena a GT 79.1 y 79.4 dirigirse a la PSN entre latitudes 4330 y 4400 manteniéndose dentro del alcance UHF.
- 2400 PSN V-2 $\varphi = 43^{\circ} 46' S$ w=64°58' W.

05 MAY:

- 0515 Arriba 2AS22 sin novedad.
- 0615 Se destacan D-2 para reabastecimiento.
- 0715 Decola 2AS23 para explotación superficie en apoyo ARA "SOBRAL".
- 0740 2AS23 detectó en su radar desapareciendo un eco chico en (P) $\varphi = 44^{\circ} 19' S$ w 64°28' W.
- 0745 Avanza estela que desaparece y establece un error 3 millas lanza torpedo sin resultado. Clasificación posible SUB. Confianza 2.
- 0805 Decola H231 para apoyo del 2AS23.
- 0847 Decola H234 para apoyo de los anteriores.
- 0848 Decola 2AS24 para apoyo de 2AS23 y H231.
- 0903 Arribado 2AS26 de Trelew.
- 0905 Al arribar a la zona del PD el H231 y 2AS24 se destaca 2AS23 para proseguir en búsqueda del ARA "SOBRAL".
- 0910 H231 establece nuevo PD $\varphi = 44^{\circ} 27' S$ w=64 29. Rumor hidrofónico y contacto sonar.
2AS24 Pasaje MAD sin novedad sobre ese contacto, lanza torpedo sin resultado. Apreciado rumbo del contacto 090/8.
Clasificación Posible SUB. Confianza 3.
- 1006 H231 actualiza PD $\varphi = 44^{\circ} 31' S$ w=64°16' W error 3 millas. Se obtiene rumor hidrofónico y estima contacto aumenta de velocidad con arrumbamiento sur.
Tracking y evasión coherentes, se continúa explotación del contacto.

...//24.-



- 1100 Regresa H231.
- 1130 D-1 y V-2 en reaprovisionamiento de víveres con WGL3.
- 1135 Decola H231 para antisubmarino.
- 1219 Regresa H234.
- 1235 Decola H234 para antisubmarino.
12.36 ARR 2-AS-22
- 1348 Se recibe GFH 0-051303 FM D-1 TO CGT 79 INFO B-18
CGT 79.4 D-2 CFT 79 BT CAMPO DURAN no posee com-
bustible para D-1.
Solicita embarcar de B-18. Remanente 48%.
- 1440 B-18 informó a CGT 79.1 que es posible trasvasar
combustible a CAMPO DURAN pero solamente amadrina
dos.
- 1452 Decolado 2AS22 para exploración antisubmarina en
proximidades de la boca del Golfo Nuevo.
- 1515 Se ordena a D-2 destacarse a BAPUR para entrar a
dique y reparar golpeo en el eje.
- 1530 Se destaca D-27 para reunión con GT 79.1 en cumpli-
miento de GFH 0-051445 FM CGT 79.1 TO D-27.
- 1538 Arriba H231.
- 1630 Arriba 2AS24 sin novedad.
- 1637 Arribado H234.
- 1738 Arribó 2AS22.
- 2000 Finalizado reabastecimiento de D-1 se reincorpora
a GT 79.1.
- 2050 Recibido P-052021 FM CGT 79.1 TO CGT 79.4
INFO CGT 79.1 BT Partir 06/001 destacarse a ocu-
par PSN área costera entre Faros Río Negro y Se-
gunda Barranca.
- 2035 Se ordenó a D-27 por GFH 0-052030 FM CGT 79.1 TO
D-27 BT Reunión con V-2 al 0900 Faro 2º Bca 15 PD
en derrota reabastecerse de CAMPO DURAN PD CAMPO
DURAN destacado a Punto Reunión desde Bahía Engaño.
- 2355 Decolado 2AS24 para exploración antisubmarina en

///..25.-

SECRET

25

la derrota de la Fuerza.

2400 PSN V-2 $\varphi=43^{\circ}22'S$ $w=64^{\circ}50'W$.

06 MAY:

0040 Se recibe GFM O-060039 FM CGT 79 TO COMNAVY INFO
FT 79 BT SIRREP antisubmarino final. Acciones Anti-
submarinas finalizadas 051730 GMT. Total ataques rea-
lizados 2 MK 44 sin resultado. Evaluación final Po-
sible SUB confianza 2.

0450 Arriba 2AS24. ()

0700 Decolado 2AS24 para exploración antisubmarina. ()

1000 Decolado H231 para traslado a ESPORA de CGT 79.

1025 Arriba 2AS24. ()

1124 Se autoriza a D-1 para destacar WGL3 a ESPORA para
requerimiento repuesto radar C.T.

1400 CGT 79 ordena a CGT 79.1 asumir OCT manteniendo a
los GT 79.1 y 79.4 en áreas ordenadas. Intención
ETD BAPUER 070900.

1710 Avistado por avión FAA un submarino en superficie
en $\varphi=40^{\circ}05'$ $w=60^{\circ}15'W$ Rbo 1900 luego a inmersión.

1858 Decola 2AS24 para exploración del PD del submarino
avistado.

1920 Se ordena por GFM P-061819 FM CGT 79.1 TO CGT 79.4
INFO GT 79.1 GT 79.4 BT Destacarse con DVCB al área
al este meridiano Faro Segunda Barranca PD GT 79.1
ocupará área proximidades Faro Río Negro PD CAMPO
DURAN fondeado proximidades Faro Segunda Barranca.

1950 Regresa WGL3 del D-1 desde BAPUER.

2330 Decola 2AS26 para exploración antisubmarina. ()

2400 PSN V-2 $\varphi=41^{\circ}08'$ $w=62^{\circ}41'W$.

07 MAY:

0022 Arriba 2AS24. ()

0155 SIRREP antisubmarino 1: Primer vuelo 061900 a
062330 sembró campo de 7 sonoboyas sin novedad.

...//26.-

///...26.-

26

Segundo vuelo 062300 a 070400 actualmente en ejecución.
Tercer vuelo 070400 a 072800 previsto para explotación
SIMPES.

0441 Arribado 2AS26 sin novedad.

0540 Decolado 2AS24.

0525 Se ordena a D-1 ocupar estación 130/2 y a D-27 que se incorpora al 180/2.

0700 Se destaca a D-27 para reabastecerse con CAMPO DURAN en proximidades 2° Barranca.

1038 Regresa 2AS24 sin novedad.

1430 Se reincorpora D-27 se ordena nueva formación : D-1 110/2, D-27 190/2.

1530 Por GFH O-071530 a 071700 79.1 TO COATELCOUR INFO CFT 79 FT 79 se informa:
Areas explotadas por acciones antisubmarinas partir 061900 hasta 071100:

1. Area JUZEBEL A = 40°S w=59°40'W
B = 40°25'S w=59°05' W
C = 41°05'S w=59°40' W
2. Area Radar A = 40°15'S w=58°40' W
B = 39°40'S w=59°25' W
C = 41°25' S w=59°30' W
D = 41°00' S w=60° 30'W

3. Tiempo de búsqueda: JUZEBEL /RADAR: 11 horas.

1559 Decolado 2AS26 para exploración antisubmarina.

1617 Arriba CFT 79.

1715 Se reaprovisiona de víveres a D-1 y D-27 con 2AI03.

2125 Arriba 2AS26 sin novedad.

2230 Se informa por GFH O-072225 FM CFT 79.1 TO COATELCOUR INFO CFT 79 FT 79 BT Cuarto vuelo sin novedad PD finalizo acciones Antisubmarinas.

2400 V-2 en $\psi=41^{\circ}11$ w=62°55.

08 MAY:

0930 Decol6 2AS24 para Exploración A/Sub.

...//27.-

- 1000 Se inicia maniobra de reabastecimiento de víveres a D-27 con AI03.
- 1100 Finaliza maniobra de reabastecimiento.
- 1404 Arribado 2AS24 sin novedad.)
- 1511 Se inicia práctica de interceptaciones reales con aviones A4Q despegar 1er. sección.
- 1554 Despega 2a. sección de A4Q.
- 1600 Arriba 1er. sección A4Q.
- 1630 Arriba 2a. sección A4Q.
- 1720 Decolado 2AS26 para Exploración A/Sub.)
- 1900 Se recibió GFH P-081835 FM D-27 TO CGT 79.1 BT Efectos reparar tubería lubricación, pido autorización para:
1. Navegar con una máquina partir 2000. D Velocidad máxima 14 nds.
 2. Fondear 2300 en proximidades hasta 090400.
- 1915 2AS26 informa que tuvo contacto radar desapareciendo a 1822 en lat. 4200 long. 6111 Rumor hidrofónico en una sonoboya asigna a todo esto una clasificación de posible confianza uno. Se prosiguen las acciones aéreas antisubmarina.
- 1950 Arriba 2A26 de Exploración Antisubmarina, sin haber podido clasificar mejor su contacto, como para desecharlo o asignarle mayor clasificación.
- 2207 Se destaca D-27 a fondeadero.
- 2400 V-2 en PSN =41°10' =62°50'.

09 MAY:

- 0100 Se recibió GFH O-090051 FM CFT 79 TO COATLANCUR INFO CGT 79.1, 4. ADMIFLOMARPUER BT Considero necesario (25 de Mayo) tome ((PBE)) a la brevedad para reabastecerse combustible/aerocombustible, por duración reabastecimiento navegando maniobra no aceptable por situación actual amenazas PD consecuentemente intención despues tomar puerto en forma escalonada resto unidades para reabastecimiento rápido y mejorar alistamiento. PD secuencia CLN 1 (P-1) (P-2) ETA 091800 ETD 101800 2 (V-2) ETA 100900 ETD 110900 CEM 3 (D-27) (D-1) ETA 101800

ETD 111800 PD ACUSAR CONFORMIDAD.

- 0355 Decolado 2AS22 para explotación de Pto. Data del vuelo anterior.
- 0655 Arribado 2AS22 por meteorología adversa no pudo explotar campo sembrado vuelo anterior.
- 0930 Se ordena a BT CAMPO DURAN tomar ((PBE)).
- 0955 Se transmite GFH O-090950 FM CFT 79.1 TO COMPLANUR INFO CFT 79 FT 79 BT SITREP ANTISUBMARINO FINAL CLN Persistencia condiciones meteorológicas y consecuente agrandamiento CIMPES hacen no aconsejable continuación vuelos PD Finalizo búsqueda Antisubmarina.
- 1020 Se transmite GFH P-091021 FM CFT 79.1 TO D-27 D-1 INFO CFT 79 BT Cumplir 090051 de CFT 79 PD D-27 acompañará a V-2 partir 092000 como rescate hasta 04 ya luego permanecerá proximidades Canal PD D-1 en área actual hasta hora destacarse.
- 1310 Se transmite GFH P-091300 FM CFT 79.1 TO CF 79 INFO COMPLANUR COMVILVAL BT 091600 Desembarcaré A4Q CIM 100200 S2E.
- 1557 Destacados a ((MO)) A4Q 301-302-306-305-314-312-307-304.
- 1637 Destacados a ((EPO)) H234 H231
- 1955 V-2 se destaca hacia ((NON)) con D-27 en estación estribor 9/2 Millas.

10 MAY:

- 0151 Destacados a ((EPO)) S2E 22-23-26-24.
- 0204 Se dan por finalizadas operaciones de vuelo y se da libertad de maniobra a D-27.
- 0430 Se tomó canal acceso a ((PBE)).
- 0850 Se pasaron amarras.



[Signature]
 CAPTAN DE MAR
 COMANDANTE

SECRETO

RESUMEN DEL ESTADO DEL TIEMPO DEL 29 DE ABRIL Y 2 DE MAYO DE 1982 (12) 29

Entre el día 29/4/82 a 14 hs. y el 02/5/82 a 12 hs. el viento se mantuvo por debajo de los 10 nudos de intensidad. Inicialmente la dirección fué NOROESTE y a lo largo de esos días fué rotando gradualmente al OESTE, SUR, SUDESTE, Sector ESTE y finalmente al NORNORESTE. El cielo estuvo cubierto, inicialmente de nubes medias (más de 2500 mts de plafond) y luego de nubes bajas (menos 2500 mts) predominando techos de 300/600 mts y de 600/1000 mts.

Hubo precipitaciones en forma de llovizna débil intermitente entre las 19 hs. del 30/4/82 y las 07 hs. del 1/5/82.

Durante las precipitaciones la visibilidad bajó a 2/4 km., el resto del tiempo la visibilidad fué de 10/20 km.

Día 29/4/82

Comenzó con vientos del 330/340 25 nudos en disminución hasta 14 nudos a las 14 horas.

A partir de esa hora empezó a rotar hacia el oeste y luego al Sur con intensidades en disminución a 6 nudos. Todo el día hubo nubosidad media y a partir de las 20 hs. apareció nubosidad baja entre 600 y 1000 mts.

Día 30/4/82

Hasta las 07 hs. hubo vientos del 195/180 de 8 a 3 nudos rotando luego al Sudeste y Sector Este con intensidades entre 7 y 10 nudos.

Todo el día hubo nubosidad baja y a partir de las 19 hs. y hasta las 07 hs. del día siguiente se tuvieron lloviznas y neblinas.

Día 01/5/82

Durante todo el día el viento se mantuvo básicamente del sector Este, alternándose períodos de ENE y ESE, con intensidades entre 5 y 10 nudos. Predominaron los plafones entre 300 y 600 metros y las precipitaciones cesaron a partir de las 0700 hs., manteniéndose cubierto todo el día.

Día 02/5/82

El viento pasó gradualmente del 060 al 020 con intensidades entre 5 y 10 nudos hasta el mediodía. A partir de las 12 hs. comenzó a aumentar gradualmente hasta alcanzar los 25/28 nudos a medianoche. El cielo se mantuvo cubierto con nubosidad baja entre 600/1000 metros, con períodos, por la tarde, de 300/400 metros.



J. J. Lau
~~JOSE ALBERTO BARRICHO~~
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

SECRET

ARMADA ARGENTINA

Nº 10 82/100

30

Letra POMA, OP9

BUENOS AIRES, de Abril de 1982.-

OBJETO: S/Elevación.-

AL SEÑOR COMANDANTE:

- 1) DE LA DIVISION COMANDO
- 2) DE LA CORBETA A.B.A. "GRANVILLE"
- 3) DE LA CORBETA A.B.A. "GUERRICO"
- 4) DE LA CORBETA A.B.A. "TRUCCO"
- 5) DEL GRUPO DE TAREAS 79.2
- 6) DEL PRODUCTOR A.B.A. "ANTILLAS TRINIDAD"

Adjunto remito las instrucciones particulares del Comandante del Grupo de Tareas 79.1 de las Acciones de Superficie, Antisubmarinas y Aéreas.

AGOTAR: L indicado en el texto.-

ES COPIA

JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE



HECTOR AGUSTIN TEBALDI
CAPITAN DE CORBETA
Jefe



DI...:

Top 09:

- 00 -
- 01 - 001.1 00 02 70
- 02 - 001.1 00 02 70
- 03 - 001.1 00 02 70
- 04 - 001.1 00 02 70
- 05 - 001.1 00 02 70
- 06 - 001.1 00 02 70
- 07 - 001.1 00 02 70
- 08 - 001.1 00 02 70

[Signature]
 JOSE LUIS ARCOA
 Capitán de Navío
 Comandante



AUTENTICACION:

JOSE LUIS ARCOA
 Capitán de Navío

7. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
8. INFORMACIÓN - Combate de la ITT Nº 5 "C"
9. INTELIGENCIA SOBRE EL USO DE LAS ARMAS POR EL ENEMIGO
10. Empleo de las armas por parte del enemigo de:
- 2.1. Submarino nuclear a proa de sus formaciones de ataque con torpedos filoguiados de 15.000 yardas de alcance, más 15.000 yardas no filoguiados.
- 2.2. De este modo se utilizan los submarinos nucleares y convencionales.
- 2.3. De este modo mediante helicópteros con misiles Sea SKUA (Alcance 16 km).
- 2.4. Tácticas de combate con misiles M38 similares a los propios.
- 2.5. Engaño de confusión utilizando su artillería con granada chaff.
3. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
4. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
5. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
6. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
7. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
8. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
9. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
10. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
11. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
12. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
13. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
14. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
15. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
16. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
17. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
18. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
19. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
20. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
21. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
22. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
23. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
24. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
25. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
26. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
27. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
28. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
29. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
30. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
31. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
32. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
33. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
34. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
35. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
36. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
37. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
38. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
39. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
40. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
41. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
42. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
43. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
44. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
45. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
46. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
47. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
48. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
49. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
50. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
51. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
52. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
53. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
54. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
55. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
56. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
57. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
58. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
59. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
60. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
61. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
62. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
63. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
64. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
65. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
66. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
67. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
68. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
69. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
70. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
71. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
72. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
73. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
74. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
75. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
76. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
77. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
78. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
79. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
80. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
81. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
82. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
83. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
84. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
85. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
86. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
87. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
88. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
89. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
90. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
91. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
92. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
93. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
94. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
95. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
96. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
97. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
98. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
99. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO
100. INFORMACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL COMANDO

D2 utilizará sus misiles en modo superficie unicamente como última alternativa de defensa.

13. INSTRUCCIONES PARA LA UTILIZACION DEFENSIVA DE HELICOPTEROS

- 13.1. Previo al contacto táctico 1/2 H-3 adoptarán estación a proa del primer buque de la línea para efectuar engaño de confusión.
- 13.2. A partir que el primer buque de la línea alcance el contacto táctico se replegaran sobre dicho buque formando por el través de estribor a 800 yardas (engaño de distracción)

14. PROCEDIMIENTOS DE DEFENSA ANTIAEREA

- 14.1. Según tipo 10 de la P-10 y "C" e instrucciones de combate de las unidades.

15. REUNION POSTERIOR AL COMBATE

El OCT ordenará antes del despliegue una posición geográfica de reunión

16. INSTRUCCIONES PARA LA ACCION DE RETIRADAS

Se aplicará el P-10 y "C" e instrucciones de combate en la NGE no acortando distancias a menos de 5,000 yardas.

17. GUERRA ELECTRONICA

17.1. Fase aproximación

a. Radares de búsqueda:

a.1. Unidades de superficie.

- Banda A: Emitiendo Permanente.

- Resto:

- Con exploración aérea: Silencio

- Sin exploración aérea:

Banda E-F: Aleatoria Intermittente para el B.G.R.M. (D2). Dos vueltas de antena con periodos de silencio acordes con la situación táctica.

Resto: Silencio.

a.2. Unidades aéreas. De acuerdo a necesidades tácticas.

b. Radares de Control Tiro: Silencio.

c. Equipos de Guerra Electrónica: Silencio.

d. Radar altímetro.

Según necesidades tácticas.

e. Interrogador IFF

Según necesidades tácticas.

f. Respondedor IFF

Según necesidades tácticas.

///...

Unidades aéreas: De acuerdo al procedimiento de identificación electrónica.

a. Radar

de radar

b. Radar

de las aeronaves y de acuerdo con la situación

ni. Radar de radar

Según necesidades tácticas.

i. Radar Doppler

Según necesidades tácticas.

j. Radar de radar

de radar

k. Equipos de Comunicación

VHF y UHF: Según necesidades tácticas con el concepto de minimizar.

HF: Silencio

17.2. Fase de despliegue y batalla

Según requerimientos tácticos.

[Signature]
Comandante

AUTENTICACION:

LECTOR A. STI. MAIDI
Capitán de Corbeta

-FASIS DE DEFENSA AEREA-

1. Durante los traslados se navegara dentro de lo posible en profundidades menores de 100 metros y próximo a la costa.
2. Operando en aguas profundas se navegará a máxima velocidad compatible con el estado del mar y se adoptarán medidas de evasión A/S.
3. Las unidades A/S se estacionarán en un arco centrado en la dirección más probable de amenaza, a 15.000 ys del núcleo y la acción entre unidades entre 6.000 y 10.000 ys.
4. En áreas de poca actividad submarina, de acuerdo con la situación táctica, el PAB mantendrá 1 H3 a 5 minutos y eventualmente otro a 50 minutos y D-2 mantendrá el bombardeo 1 H3 a 5 minutos.
5. Los buques de guerra también tendrán configuración antisubmarina. De contarse con aviones S2E para operaciones A/Submarinas, se los empleará, de acuerdo con la situación táctica en el establecimiento de las líneas de defensa, de acuerdo con la dirección de la amenaza.
6. Las unidades cumplirán las siguientes funciones:
 - 6.1. Se ocupará con sonar pasivo.
 - 6.2. Se ocupará con la sonda ecoica.
 - 6.3. Se efectuarán torpedos según órdenes OCT a profundidades mayores de 100 metros.
7. De acuerdo de rumor hidrofónico en horas diurnas la unidad que lo observe procurará obtener y mantener contacto sonar manteniéndose siempre al mismo e informado.

El PAB atacará 1 H3 y 1 H3/WG 13 para ejecutar ataques vectoreados. Se ordenará a la fuerza un giro de 180°.

Las unidades adoptarán medidas de evasión y máxima velocidad con ondeo, bordado y zigzag.

En horas nocturnas no se atacará con aeronaves.
8. La duración de la acción antisubmarina será de 30 minutos.

Aprobación:

ALONSO A. SOTO
Comandante en Jefe

Gu. Soto
Comandante en Jefe
Comando en Jefe
Comando en Jefe



1. Descripción de la amenaza:

Se asume como amenaza el avión SEA-HARRIER armado con bombas y cohetes.

2. Areas de Guerra Antiaerea

2.1. Area de destrucción

- a. Zona de interceptores: radio interior 40 MN
- b. Zona de cruce: Corona circular de radio interior 30 MN y exterior 40 MN.
- c. Zona de misiles: Círculo con centro en ZZ y radio 30.
- d. Area vital: Radio 5.000 yardas.

3. Asignación de funciones

CDAF	D2
Relevo CDAF	V2
BCA/BCI	V2
Relevo BCA/BCI	D2
PAA	A designar

4. Formación de defensa aérea

Se adoptará la formación VZ de combate en la zona de operaciones particulares para la acción de superficie.

5. Cambio de eje de Defensa Aérea

El eje de defensa aérea se dirigirá a los lugares donde se dirijan los atacantes a los objetivos, manteniendo las posiciones relativas anteriores.

6. PACs

En caso de existencia de amenaza de ataque aéreo el PAC se mantendrá en horas diurnas una ILC de 2/3 aviones.

En base a la información disponible se evaluará la necesidad de poner la PAC en el aire.

7. Estacionamiento de PACs

Quando se disponga de PAC en el aire se estacionará a 50 MN de ZZ sobre el eje de defensa aérea.

8. Identificación de aeronaves.

Según Apéndice VII al anexo D el N° referencia SLA-05.

///...

...///

1000000

38

9. Comunicaciones

- a. Las comunicaciones de contacto inicial se efectuarán en circuito 10A.
- b. Las comunicaciones ampliatorias y ordenes relacionadas con la coordinación AA se efectuarán en circuito 20A.
- c. Los informes de contactos y ampliatorias se darán utilizando la grilla de coordenadas cartesianas promulgada por CFT 79, con excepción de los contactos no identificados dentro de las 70 MN de la fuerza, que serán dadas por azimut y distancia desde el CP.

10. Colímbra de empleo de las frecuencias 12.3 y 12.4 de la IFT N° 4.


11. Maniobra de la fuerza para Operaciones de Vuelo.

Método ALFA

12. Zonas de Vigilancia Radar.

Se designarán oportunamente.

J. J. Sarcone
Comandante


HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

SECRETO

Copia No 14 de 16
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDANTE DE LA FUERZA DE
TAREAS 20
PORTAAVIONES ARA "25 DE MAYO"
PUERTO BELGRANO
261300 MARZO 1982
Número de Referencia: RA1

ORDEN DE OPERACIONES No 1"S"/82 COFUERTAR 20

Referencias: R.G.1-101"S" "INSTRUCCIONES POLITICAS PARTICULARES
PARA PROCEDER EN PROBLEMAS DE CARACTER INTERNACIONAL"

Huso horario: + 3

ORGANIZACION

a. FUERTAR 20 CN JOSE JULIO SARCONA

25 DE MAYO	1 PAL
GRUPO AERONAVAL EMBARCADO	2/3 S2E
	3/4 A4Q
	2/3 AI03
	1 H3
	1/2 S2A
DIVIDESDOS (menos D)	3/4 DD

b. GRUTAR 20.1 Grupo Aeronaval

25 DE MAYO	1 PAL
GRUPO AERONAVAL EMBARCADO	2/3 S2E
	3/4 A4Q
	2/3 AI03
	1 H3
	1/2 S2A

A designar	1 DD
------------	------

c. GRUTAR 20.2 Grupo de Acción de Superficie 1

A designar

d. GRUTAR 20.3 Grupo de Acción de Superficie 2

A designar

e. GRUTAR 20.4 1 BT



SECRETO

1. SITUACION

El gobierno argentino ha decidido restituir definitivamente las ISLAS MALVINAS a la soberanía nacional. Dado que desde hace largo tiempo las tratativas diplomáticas no han resultado y se estima que no se conseguirán avances significativos en este sentido en el corto y mediano plazo, se ha decidido la ocupación militar de las islas.

La FTA desembarcara el día D a la hora H en Isla Soledad en cercanías de Puerto Stanley para cumplir lo previsto en el párrafo anterior; para ello operará en un área que se aprecia como de 20 MN alrededor de la zona del Objetivo.

Aviación Naval basada en tierra y unidades submarinas proveen exploración al oeste y sur de la zona del Objetivo.

a. Fuerzas Enemigas

- 1) Un submarino
- 2) Unidades auxiliares debilmente armadas
- 3) Buques no identificados hasta que se compruebe su paso inocente.

b. Fuerzas Amigas

- | | | |
|----------|---------------------------------------|----------|
| 1) FTA40 | FUERZAS DE TAREAS ANFIBIA | 2 DLG |
| | | 3 CB |
| | | 1 BDT |
| | | 1 RH |
| | | 2 AO |
| 2) FT | AVIACION EXPLORACION BASADA EN TIERRA | 2 P2 |
| | | 4/6 B200 |
| | | 2/3 F28 |
| | | 2/3 L188 |

Efectuará la exploración cubriendo los sectores oeste y sur de las ISLAS MALVINAS.

- | | | |
|-------|------------------|------|
| 3) FS | FUERZA SUBMARINA | 1 SS |
|-------|------------------|------|

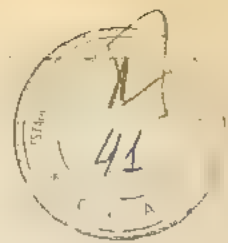
Efectuará tareas especiales en el sector sur de las ISLAS MALVINAS

c. Unidades Agregadas y Destacadas: no hay

2. MISION

Localizar e identificar todos los buques que naveguen en el área de responsabilidad de esta Fuerza e interceptar aquéllos que pudieren representar amenaza a las fuerzas propias a fin de evitar el hostigamiento a éstas.

SECRETO



3. EJECUCION

Esta Fuerza localizará e identificará todos los buques que naveguen en su área de responsabilidad e interceptará aquellos que representen amenaza a las fuerzas propias mediante el empleo de unidades navales y aeronavales.

a. GRUTAR 20.1 proveerá:

- 1) Exploración aérea diurna y nocturna en el área de su responsabilidad.
- 2) Aviación de ataque diurna.
- 3) Realizará operaciones antisubmarinas.

b. GRUTAR 20.2 y 20.3

- 1) Proveerá exploración de superficie diurna y nocturna.
- 2) Interceptará a las unidades que fuere necesario.
- 3) Realizará operaciones antisubmarinas.

c. GRUTAR 20.4

- 1) Permanecerá en la posición asignada y reabastecerá a las unidades propias o amigas que lo requieran.

X. INSTRUCCIONES DE COORDINACION

a. La exploración aérea comenzará tan pronto como sea posible.

b. Las unidades deben asegurar la operación en la zona durante un lapso de 15 días.

c. Prioridad de Objetivos de Superficie:

- 1) Buques de guerra con bandera del COMMONWEALTH.
- 2) Buques auxiliares de la misma bandera.
- 3) Buques mercantes de la misma bandera.
- 4) Buques de cualquier bandera.

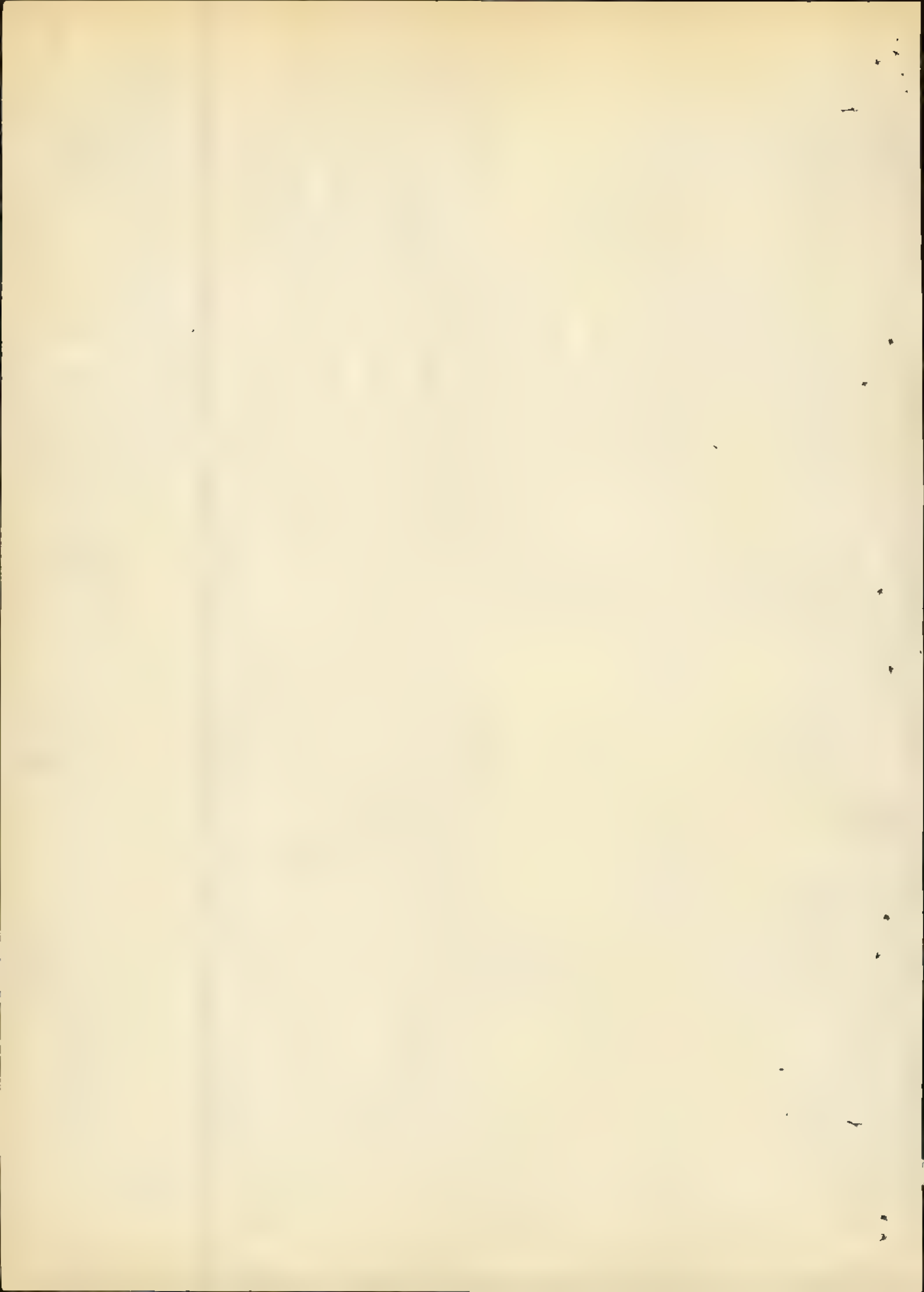
d. Blancos submarinos:

- 1) Submarino en patrulla

Objetivo Táctico Prioritario: destrucción

e. Las unidades se destacarán al área de reabastecimiento bajo órdenes de este Comando. El BT se encontrará en Posición: 090 PUERTO DESEADO 150'.

f. Esta orden se pondrá en ejecución al recibirse.



SECRETO

42

4. ADMINISTRACION Y LOGISTICA

a. Niveles iniciales	: Combustible y lubrican tes	Completo.
	Aerocombustible	Necesario para 20 días de aere naves, embarcadas.
	Viveres frescos	15 días
	Viveres secos	30 días
b. Reaprovisionamientos:	Viveres	No se prevee
	Aerocombustible	No se prevee
	Agua alimentación	Al hacer combus tible
	Combustible DD	50%
	BT	No se prevee
	PAL	No se prevee

Las unidades informarán al alcanzar los niveles de reaprovi-
sionamiento.

5. COMANDO Y COMUNICACIONES

- Cuando en el cumplimiento de la misión sea de aplicación el artículo 2275 de referencia 1, deberá interpretarse donde dice: "COMANDO GENERAL DE LA ARMADA y COMANDO DE OPERACIONES NA-
VALES", como "COFUERTAR 20".
- Se define como AREA DE RESPONSABILIDAD de esta FT a las aguas al N de las islas que abarcan un sector circular con centro en Fº C. SAN FELIPE y radio 160 NM comprendido entre las mar-
caciones 300º y 060º a dicho faro.
- El PAL operará en un área definida en LAT 48º04'S LONG 61º10'W
- Las posiciones y localizaciones se rán con respecto al Fº
C. SAN FELIPE, llamándolo algunos de los siguientes nom-
bres: BENITO - IGNACIO - DIEGO - PEDRO.
- Será Segundo en Comando el SUB J'AN CARLOS CALHON en
D-26.
- Comunicaciones: Anexo "BRAVO"
- CIC y GE : Anexo "CHARLIE" (OPGEN C.I.)

[Signature]
JULIO SARCONA
Comandante de Navío
COFUERTAR 20

SECRETO

43

ANEXOS

A - CONCEPTO DE LA OPERACION

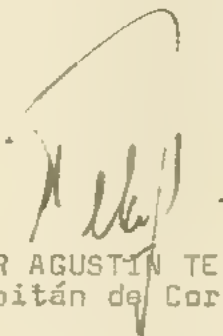
B - COMUNICACIONES

C - OPGEN C.I.

DISTRIBUCION

Ejemplar: Ø CON
1 COFLOMAR
2 ARA "25 DE MAYO"
3 CODIVIDEDOS
4 ARA "SEGUI"
5 ARA "BOUCHARD"
6 ARA "PY"
7 ARA "PIEDRA BUENA"
8 COGRUAERMAR
9 COFUERSUB
10 ARA "PUNTA MEDANOS"
11 COAVIAVAL
12 Reserva
13 Reserva
14 Reserva
15 Reserva
16 Reserva

AUTENTICACION:


HECTOR AGUSTÍN TEBALDI
Capitán de Corbeta

44
SECRETO

Copia Nº 14 de 16
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDANTE DE LA FUERZA DE
TAREAS 20
PORTAAVIONES ARA "25 DE MAYO"
PUERTO BELGRANO
261300 MARZO 1982
Número de Referencia: RA1

ORDEN DE OPERACIONES 1.2 1 "S"/E2 COFUERTAR 20

ANEXO "ALFA"

CONCEPTO DE LA OPERACION

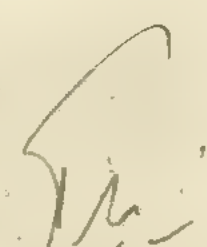
Esta FUERZA DE TAREAS no dispone de los medios para dar una protección omnidireccional a la Zona del Objetivo; por tal razón se ha de finido un Area de Responsabilidad.


La Aviación Naval basada en tierra y Unidades Submarinas proveerán exploración al Oeste y al Sur de la Zona del Objetivo. Podrá ser necesario destacar unidades a fin de identificar y de ser necesario interceptar las localizaciones de estas fuerzas.

En caso de no poder operar con la Aviación Embarcada, será necesario replegar las unidades de Superficie a la zona de Operaciones de la FTA, a posiciones tales que aseguren un máximo preaviso y la capacidad de interceptar.

El cumplimiento de la misión impone desplegar los destructores en el Area de Responsabilidad, lo cual no permite continuar al PAL. Se adoptan como las únicas medidas Antisubmarinas factibles para el Portaaviones, el mantener altas velocidades y rumbos aleatorios al oeste del Talud.

AUTENTICACION:


HECTOR AGUSTÍN FIDALGO
Capitán de Corbeta


JULIO SARCONA
Capitán de Navío
FUERTAR 20



SECRETO



Copia No 14 de 16
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDANTE DE LA FUERZA DE
TAREAS 20
PORTAAVIONES ARA "25 DE MAYO"
PUERTO BELGRANO
261300 MARZO 1982
Número de Referencia: RA1

ORDEN DE OPERACIONES No 1"S"/82 COFUERTAR 20

ANEXO "BRAVO"

INSTRUCCIONES DE COMUNICACIONES

1. COMUNICACIONES

1.1 Cuadro de Ligazones

Se cumplirá Apéndice 2 al ANEXO "FOXTROT", No de Referencia CBA-Ø1, con las siguientes variaciones:

- a) RED TÁCTICA DE LA FUERZA AERONAVAL Y MOVIMIENTO E INCORPORACION DE AERONAVES: DE-6Ø
- b) CONTROL DE AERONAVES EMBARCADAS: BE-88

1.2 Indicativos

COFUERTAR 20: Correspondientes No Orden Ø197 - PCN 9

FUERTAR 20 : Correspndientes No Orden Ø798 - PCN 9

Las unidades de la FT, y segundo en Comando Táctico, mantienen indicativos en vigor.

2. CLAVES Y CODIGOS

Los en vigor, según ANEXO "FOXTROT", No de Referencia CBA-Ø1.

3. RECONOCIMIENTO E IDENTIFICACION

Según ANEXO "FOXTROT"; No Referencia CBA-Ø1.

4. AUTENTICACION

4.1 Procedimiento RATT y RADIOTELEGRAFICO

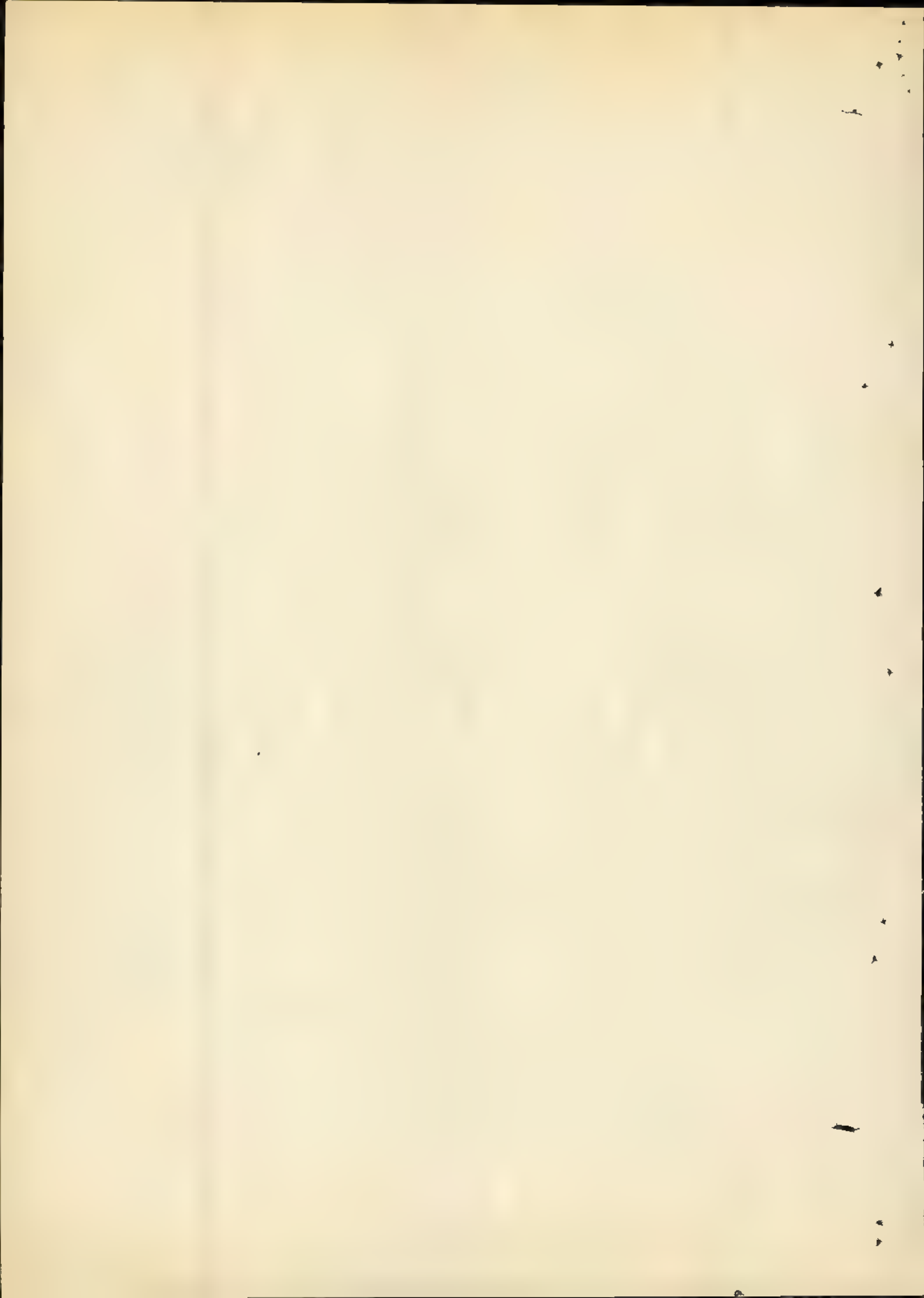
Días Impares: Tabla Variable E

Días Pares : Tabla Variable F

4.2 Procedimiento RTF

Días Impares: Tabla Variable G

Días Pares : Tabla Variable D



SECRETO



5. COMUNICACIONES DE SOCORRO

V2 : Escucha en 2.182 KHz, 8.364 KHz, 500 KHz y 121,5 MHz

D26 : Escucha en 500 KHz

TODOS: 243.0 MHz

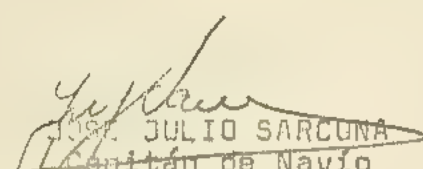
B.A.A: 243.0 y 121.5 MHz

6. INSTRUCCIONES PARTICULARES

6.1 Todas las unidades estarán en escucha en los circuitos DE-60 y BE-88.

6.2 Salvo para el control de Aeronaves, no se emitirá en HF.

6.3 No se contestarán llamadas de socorro, salvo orden expresa del OCT.


JOSE JULIO SARCUNA
Capitán de Navío
COFUERTAR 20

AUTENTICACION:


HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

47
SECRETO

Copia Nº 14 de 16
COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
COMANDANTE DE LA FUERZA DE
TAREAS 20
PORTAAVIONES ARA "25 DE MAYO"
PUERTO BELGRANO
261300 MARZO 1982
Número de Referencia: RA1

ORDEN DE OPERACIONES Nº 1 "S" / 82 COFUERTAR 20

ANEXO "CHARLIE"

OPGEN C.I

A - V-2
A1 - D-26
B - V-2
B1 - D-26
C - V-2
C1 - D-27
D - D-26
D1 - D-27
E - V-2
E1 - D-27
H - D-25
H1 - D-26
N - BA / 14L_y / 15U / 18U / 42L / 44R / 45R / 46I / 60T / 64K /
65K_y / 78L
BD / BF / 16U / 18U / 78L
AM / 18U / 40U
O - Asignación por Mensaje Naval
P - Idem OSCAR
R - D-25
Z - Navegación Sigilosa - Intensificar hidrofonía

AUTENTICACION:

HECTOR AGUSTIN TEBALDI
Capitán de Corbeta

[Signature]
JULIO SARCUNA
Capitán de Navío
COFUERTAR 20

2

3.- PROCEDIMIENTOS TACTICOS PROPIOS Y DEL ENEMIGO, VIRTUDES Y DEFECTOS

3.1.- Capacidad de Cubierta de Vuelo

- a. Como se muestra en el gráfico adjunto, el disponer de 6 aviones de ataque listos al despegue, mantiene la cubierta de vuelo ocupada para aterrizajes. Ello significa mover tres aviones a proa para cada aterrizaje y volverlos luego a su posición. Esta maniobra significa no tener el grupo de ataque listo por un período de entre 30 y 45 minutos.
- b. Un avión S-2E demora 45 minutos desde que se llama "pilotos al avión" hasta que es catapultado. El avión debe estar en su posición ese tiempo y, durante el mismo en caso de necesitar aterrizar aviones, se impone interrumpir ese proceso y luego reiniciarlo.
- c. El helicóptero H3, desde que se llama "pilotos al helicóptero" y hasta el despegue prácticamente ocupa toda la popa (o proa). Esto insume 45 minutos para tareas antisubmarinas y 30 minutos para traslados.
- d. El subir ó bajar aeronaves de los hangares, unido a la falta de maniobra interna de los mismos, hace que la Cubierta esté inoperativa en un período de tiempo de 10 minutos

Lo anterior da una idea de lo complicado y poco ágil que resulta mantener un grupo de ataque e interceptores listos al despegue, con aviones y/o helicópteros antisubmarinos o de exploración en esta Unidad.

3.2.- Confiabilidad de los Aviones S2E

Presentan numerosas fallas, principalmente en motor, sistema eléctrico y equipos electrónicos, que pese a los esfuerzos del personal de la Escuadrilla son motivo de demoras o cancelaciones de vuelos, afectando de tal manera la capacidad de exploración antisuperficie ó antisubmarina.

3.3.- Alcance de la Aviación de ataque

Como se muestra en el gráfico de radios de acción de aviones A4Q, con vientos leves, solamente se puede atacar buques a 70 m.n. Esa distancia no es aceptable pensando en un enemigo con capacidad de exploración y ataque aéreo ó en este caso, con información instantánea de satélite.

3.4.- Es posible que los Harrier enemigos hayan seguido en su regreso a los exploradores propios.

Si bien la adopción de un punto de entrada alejado de la PSN real del POMA, a partir del cual la aeronave que regresa lo haga a mínima cota, sería lo doctrinariamente aplicable,

en el caso de las exploraciones propias se ha debido hacer retornar a los aviones directamente, por cuanto lo prioritario era obtener de estos la máxima superficie explorada en detrimento de la posibilidad de detección de la Fuerza, al regresar.

3.5.- Información COLCO

La información que proporciona el COLCO acerca del tránsito marítimo en el mar argentino, en ocasiones se recibe a bordo alrededor de 14/18 horas más tarde que la hora de imposición del mensaje y no siempre con datos confiables por no coincidir con lo que realmente ocurre en el mar. Se considera que en épocas de conflicto esta información es de vital importancia a los efectos de la exploración que se efectúa sobre el área donde se desarrollan las operaciones,

3.6.- Procedimientos de reconocimiento e identificación

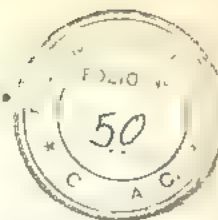
Existieron durante el desarrollo de las operaciones problemas para la determinación del carácter de amigo o enemigo de las aeronaves que eran detectadas por los radares de las unidades de superficie. Los procedimientos en vigor fueron los emitidos por CODASUR, COATLANSUR en su SLA-05 y COFUELTAR 79.

En general el uso de estos fue deficiente por cuanto ocurrió lo que se menciona en el primer párrafo, desconociéndose si las aeronaves realmente cumplieron con los procedimientos, con lo que queda evidenciada la poca confiabilidad de los mismos. Se considera que los procedimientos de reconocimiento e identificación son vitales para la seguridad de las aeronaves propias por lo que se aprecia como recomendable la adopción de Procedimientos de Reconocimiento e Identificación Conjuntos que contemplen el uso permanente de los medios que se utilizan para estos fines, de manera de lograr una reconocimiento tal que al encontrar se una unidad aérea con unidades de superficie no queden dudas de su condición.

En épocas de guerra aprovechando la mecanización obtenida en los períodos de paz solo bastaría con cambiar los valores de las VARIABLES en uso.

Asimismo, se debe implementar un sistema de mensajes (tipo marrón), que permita a las unidades en el mar enterarse de los movimientos de unidades aéreas en su zona de operación (que no debe ser menor de 200 m.n.) a efectos de complementar y/o reemplazar los procedimientos de reconocimiento e identificación.

Ejemplo: El 03 de mayo a 1354 se decola PAC y se ordena alarma roja por ecos de aviones propios. Una unidad tuvo sus misiles superficie-aire listos a disparar. A 1548 se recibe el GFH Z-031530 informando que



la Fuerza será sobrevolada por aviones CAMBERA.

3.7.- Código de Avistajes y Contactos

Los códigos que estan en uso no resultan prácticos, lo que redundo negativamente sobre el requisito rápidez. Esto se manifiesta fundamentalmente en la dificultad para los pilotos de las Aeronaves de Exploración de manejar tablas de codificar en pleno vuelo.

Se considera necesaria la implementación de "Códigos Conjuntos de Avistajes y Contactos" prácticos y sencillos y que se utilicen en forma permanente para lograr una menorización, de manera similar a la expresada en el párrafo anterior respecto a procedimientos de reconocimiento o identificación.

3.8.- Formaciones de Prevención Antiaérea, Antisubmarina y Antisuperficie

Las características de las operaciones ejecutadas hicieron que estuvieran presentes tres tipos de amenazas simultáneas, algunas con mayores posibilidades de ocurrir que otras, es por ello, que cuando se ordenaron formaciones al GT 79.1 no siempre se adoptó las contempladas en las ITT o las Instrucciones Particulares para esta operación, por cuanto se hizo necesario compatibilizar las capacidades de las unidades escoltas asignadas con las amenazas presentes.

3.9.- Interceptaciones Propias

Se efectuaron 2 interceptaciones sobre aviones de la FAA durante las ejercitaciones.

En ellas quedó demostrada la necesidad de contar con Radar Determinador de Cota y la imposibilidad de efectuarlas con Radares de Control Tiro de los Destruktores tipo 42, por cuanto el alcance de estos es significativamente menor que el radio de acción de las aeronaves interceptoras propias y que su uso no puede ser simultaneo para su tarea específica (determinación de datos para guiado misiles SEA-DART) y control de interceptores.

Por lo dicho anteriormente puede asumirse que la capacidad de interceptación propia, está limitada a la eventualidad de que el piloto aviste al avión enemigo, con lo que puede inferirse la poca confiabilidad del procedimiento.

3.10.- Procedimientos Tácticos del ENO

a. La capacidad antiaérea del enemigo, al contar con defensa antiaérea de medio alcance y de defensa

SECRETO

///..3.-

51

contraérea influyeron sobre las exploraciones propias disminuyendo las capacidades de estas.

- b. La presencia de Submarinos enemigos en el Mar Argentino y la pobre capacidad antisubmarina de la fuerza propia privó a esta de la utilización de sus medios de superficie.
- c. Utilización de las Sea Harrier como exploradores:
Ver "Sorpresas Tácticas".



José Larca
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

El Grupo Aeronaval Embarcado efectuó tres navegaciones bien diferenciadas en lo que hace a la operación ejecutada.

1ra. del 28 MAR al 05 APR

En la ocupación de las Islas, la exploración antisuperficie con S-2 fué prioritaria.

2da. del 18 APR al 25 APR

En ella se intensificó el adiestramiento coordinado exploración y ataque (S-2 - A-4) la defensa contra-aérea (A-4) y Antisubmarina (H-3).

3ra. del 28 APR al 10 MAY

En este período fué intensa la actividad de exploración antisuperficie, de defensa contra-aérea y hubo acciones antisubmarinas coordinadas de H-3 y S-2.

El grupo aeronaval embarcado se constituyó en las diferentes etapas de la siguiente manera y siempre en función de las aeronaves disponibles y no de la misión.

<u>AVICN</u>	<u>1ra. Etapa</u>	<u>2da. Etapa</u>	<u>3ra. Etapa</u>
A-4	5	8	8
S-2	3	4	4
AIØ3	3	3	3
H-3	1	2	2

La cantidad de aviones de la 2da. y 3ra. Etapa, saturó en alguna medida el Hangar ; obligó a dejar aeronaves en cubierta y quitó agilidad al movimiento de aeronaves en sus necesidades de prueba para mantenimiento. Por otro lado la incorporación del 4º S-2 brindó una mayor confiabilidad a la exploración; la Escuadrilla abunda algo más en este tema.

La congestión de repuestos y equipos de apoyo y de personal hacen pensar en la necesidad de replantear la distribución de locales aumentando la asignación de espacio para el Grupo Aeronaval Embarcado.

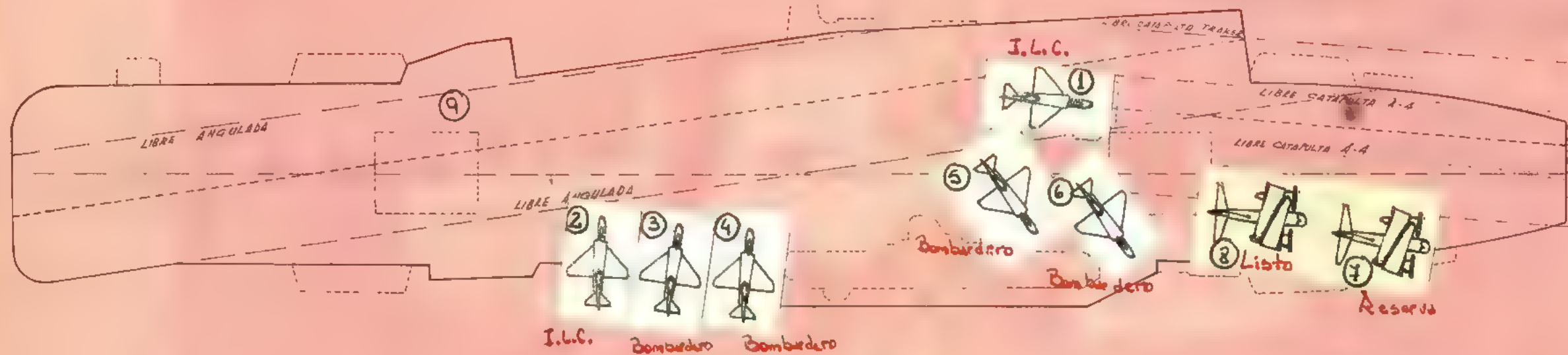
Resulta destacable la agilidad adquirida por la cadena de amunicionamiento del buque, lo mismo que el rápido y seguro trabajo del personal de Cubierta de Vuelo.

La limitación más destacada en la capacidad del buque está dada por su sistema de catapultas, velocidad máxima sostenida del buque y la resultante: radio de acción y armamento de las aeronaves de ataque.

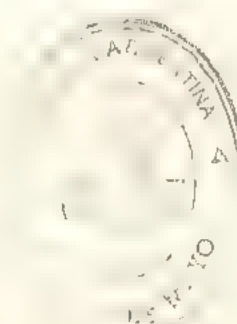


San Carlos
COMANDANTE

CUADRO SITUACION DE AVIONES EN CUBIERTA



- a.- El gráfico muestra UNA disposición de CV con 6 Aviones A4 y 2 S2E
- b.- En caso de tener que catapultar el avión N° 8 se deberá:
- b.1. Sacar el avión 1 y llevarlo a popa del 2 (demora 3/5 minutos)
 - b.2. Sacar el avión 8 y llevarlo a la posición 9 indicada en el gráfico (demora 5 minutos)
 - b.3. Llevar el avión 1 a su posición anterior mientras el 8 pone en marcha y prueba (demora 3/5 minutos).
 - b.4. Cuando el avión 8 esta listo, llevar el avión 1 a la posición indicada en b.1. (idem anterior)
 - b.5. Llevar al avión 8 a catapulta (5 minutos).
 - b.6. Una vez catapultado llevar al avión 1 a su posición original (3/5 minutos).
- c.- Esta maniobra deja inoperativa la cubierta para operación de ILC por un lapso de 8/10 minutos.
- d.- En caso de tener que recuperar un avión se deberá:
- d.1. Sacar el avión 1 y llevarlo a la posición 10 indicada en el gráfico (3 minutos).
 - d.2. Recuperar el avión (5 minutos).
 - d.3. Reordenar la cubierta (10 minutos).
- e.- Esta maniobra deja inoperativa la cubierta para operación de ILC por un lapso de 5 minutos.
- f.- La distribución y reordenamiento de la CV es aún más complicada y las demoras son mayores cuando se opera con 8 aviones A4Q en cubierta (2ILC y 6 bomberos) (4 ILC y 4 bomberos).



Jose Luis Arana
JOSE LUIS ARANA
CAPITÁN DE NAVIO
COMANDANTE

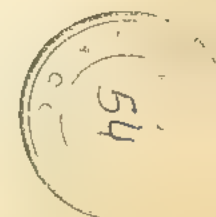
SECRET

RADIOS DE ACCION A-4-Q- SIN ALTERNATIVA

VIENTO EN CUBIERTA	CONFIGURACION NK-82-S (500')	COMBUSTIBLE	RADIO DE ACCION	PERFIL
41 Nds.	6	"B" (7.000)	238 NM. 180 NM.	ALTO-BAJO-BAJO-ALTO BAJO-BAJO
39 Nds.	4	"B" (7.000)	Idem	Idem
31 Nds.	3	"B" (7.000)	Idem	Idem
26 Nds.	2	"B" (7.000)	Idem	Idem
39 Nds.	6	"A"+50 (6.000)	140 NM	BAJO-BAJO
31 Nds.	6	"A" (5.000)	105 NM	BAJO-BAJO
26 Nds.	6	4.000	70 NM	BAJO-BAJO



San
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE



SECRETO

TCRRAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"



4.- Sorpresas Tácticas y Técnicas

Existe la posibilidad que los Sea Harrier hayan sido empleados como exploradores.

Durante la noche del 1 al 2 de Mayo se tuvieron en las pantallas de radares propios, ecos de lobos con performances similares a las de los Sea Harriers, que no se acercaron a menos de 70 millas de la fuerza propia y describieron circuitos con céntricos a la posición del GT 79.1, que a su vez se encontra ba próxima a un área de pesca donde había gran cantidad de pesqueros chicos y grandes.

La maniobra de estos aviones induce a pensar que detectaron a la fuerza y que existe también la posibilidad que por detec ción radar o CIE hayan podido discriminar la GT 79.1 del gru po de pesqueros, aunque esto último no constituye una asevera ción.



J. J. Sarcione
JES. J. SARCIONE
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

GUERRA ELECTRONICA



5.1. Rendimiento y Empleo

5.1.1. M.A.E.: Se efectuó búsqueda, interceptación y escucha, en las bandas asignadas en los planes y otros elegidos al azar (dentro del aspecto de las COMUNICACIONES).

Se logro la determinación de una frecuencia CECIC del ENO (3026 KHZ) mediante la utilización de receptores 51S1.

Asimismo se logró mediante la utilización del GO-NIO UHF, recientemente instalado, el azimut proveniente de emisiones débiles enemigas que ratificaban la posición estimada por la inteligencia propia y las frecuencias que se tenían como de utilización enemiga.

En las bandas de NO COMUNICACIONES se efectuó búsqueda y localización mediante el empleo de las aeronaves antisubmarinas en tarea de Exploración Antisuperficie con los equipos MAE que cuentan, considerándose que el rendimiento ha sido altamente satisfactorio y cuyo detalle se encuentra en el apartado 7 -"Rendimiento del Material"- Informe de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina y en el punto 1 "Historia Cronológica de las Operaciones".

5.1.2. ANTI MAE: Los planes propios contemplaron el CONTROL de EMISIONES y la EVASION.

a. CONEM: El plan CONEM de la FT 79 fue modificado con un mayor porcentaje de emisión de NO COMUNICACIONES debido a la evidencia que el ENO contaba con información satélite y la permanente amenaza aérea existente.

Con respecto al silencio de RT en HF en ocasiones fue necesario romperlo debido a la presencia del escalón superior de comando a bordo de esta Unidad, por la necesidad de éste de comunicarse con su fuerza dividida y su propio escalón superior de Comando.

El empleo de aeronaves para la retransmisión de mensaje en forma discreta pudo considerarse como satisfactorio cuando fue posible efectuarlo.

La politica de NO EMISION con sonares puede considerarse como acertada por cuanto de emitir, los alcances obtenidos hubieran sido netamente inferiores a la capacidad hidrofónica de los Submarinos enemigos y hubieran significado una delación con datos precisos para la resolución.

del problema de tiro de estos.

No fue evaluada la performance de escucha hidrofónica propia sobre submarino, pero sobre otras unidades de superficie pudo comprobarse que no fue mayor de 3000 yds.

- b. IVASION: En los planes propios se previó la evasión electrónica para el caso de ataques por parte del ENO con Misiles MARTEL, sin haberse podido comprobar su efectividad.

5.1.3. CME:

- a. Interferencia: La capacidad de esta unidad se limita a interferencia en comunicaciones con transmisores de hasta 1 KW y modo F-1 no habiéndose utilizado en esta oportunidad.
- b. Engaño: No se efectuó por nuestra parte ni se detectó su empleo por el enemigo.

5.2. Sugerencias

- a. MAE: Para efectuar interceptación, escucha, registro, y análisis de las comunicaciones enemigas es necesario conocer a la perfección los procedimientos e idiomas de los enemigos potenciales.
En tal sentido surge como necesidad prioritaria el adiestramiento permanente de personal embarcado con el asesoramiento de los servicios de Inteligencia y Comunicaciones.
La escucha efectuada en las unidades de superficie podría haber sido una ayuda muy superior a la que fué de haberse contado con personal y medios adecuados para ejecutarla.
En lo que respecta a NO COMUNICACIONES se considera necesaria la instalación a bordo de un equipo MAE teniendo en cuenta que a pesar de navegar normalmente con escolta debe proveerse su propio apoyo electrónico, considerando que la probabilidad de detección es directamente proporcional al número de sensores.
La eficacia obtenida en la búsqueda de interceptación de comunicaciones no pudo ser aprovechada con agilidad por la carencia a bordo de un gonio de HF, por tal razón sería conveniente aprovechar la capacidad del CONIO de UHF, adaptándole las antenas necesarias para las bandas de 2 a 30 MHz.
- b. CME: Sería conveniente contar a bordo con un interferidor de las bandas de Control Tiro de los enemigos potenciales y un generador de falso blanco, electró-



nico o no, para completar el procedimiento antimisil.

- c. ANTILAS EVASION: Teniendo en cuenta la característica de los misiles con que cuentan nuestros enemigos potenciales es necesario instalar un sistema de corte rápido de alimentación a los equipos radiadores de energía electromagnética, operable desde comando o cuarto de operaciones, considerando el poco tiempo de reacción que dejan estos.

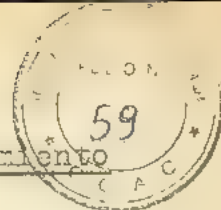
Como conclusión final surge la necesidad de volcar el mayor esfuerzo posible en dotar a esta unidad de elementos electrónicos defensivos por cuanto es blanco prioritario en toda acción de guerra naval.



Julio
JOSE JULIO CARLERA
CAPITAN DE NAVIO
COM. EN JEFE

6

SECRETO



6.- Comportamiento del personal, evaluación del Adiestramiento

6.1.- Comportamiento del Personal

Fué correcto y decidido en todo momento. El entusiasmo inicial por la misión a llevar a cabo, ayudó a un buen comportamiento.

6.2.- Evaluación del Adiestramiento

Por ser la Primera Etapa, el inicial era pobre. En los días navegados, se llegó a obtener un nivel de adiestramiento Aceptable.

6.3.- Sugerencia sobre el adiestramiento

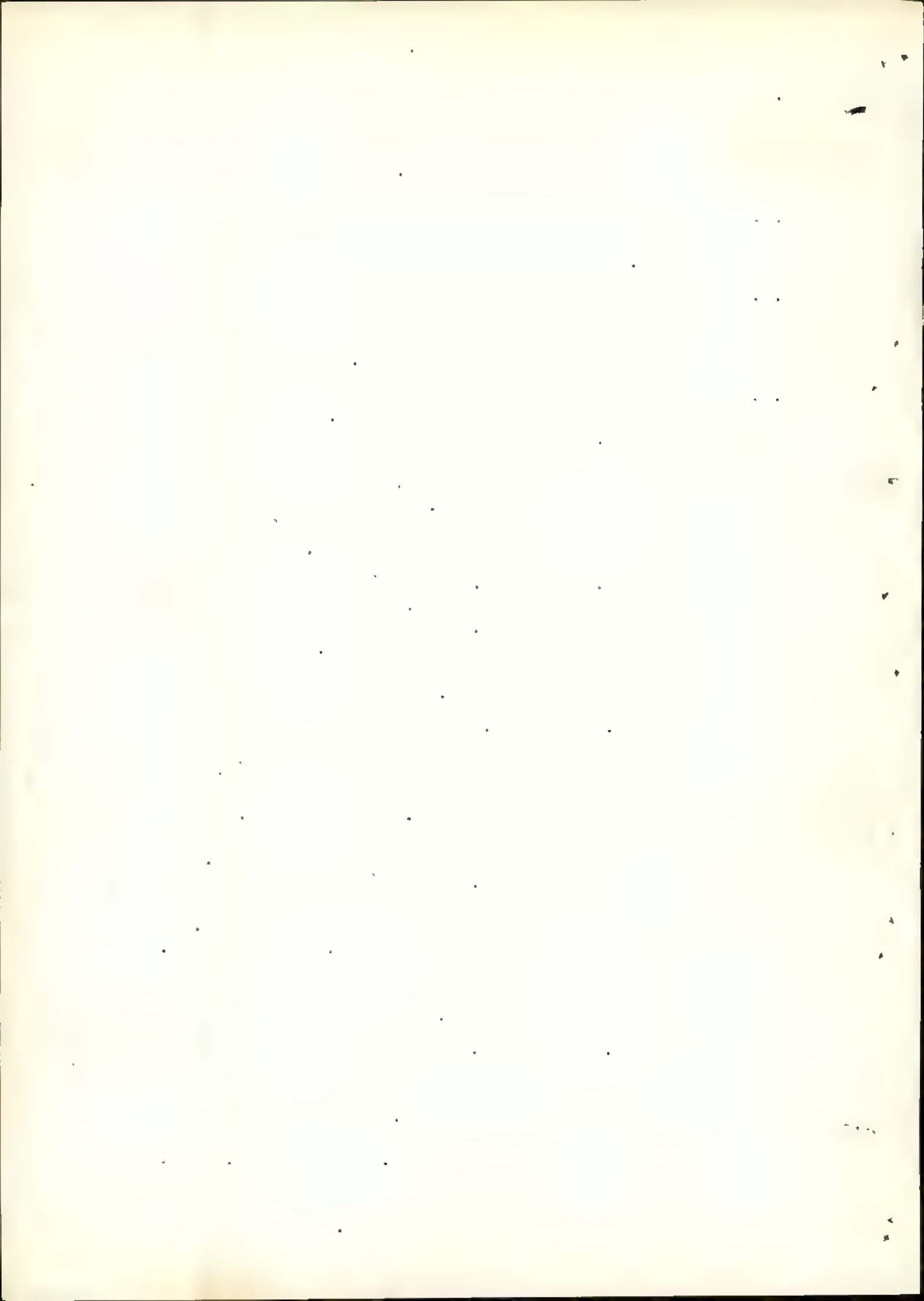
A fin de no comenzar todos los años con niveles pobres de adiestramiento, se puede:

- a.- Realizar los relevos de personal por niveles no mayores del 40%, por cada Cargo, anualmente. Esto aseguraría una capacidad de experiencia aceptable al iniciar el año.
- b.- Realizar los pases escalonados a lo largo del año, por Cargo. En esa forma se lograría un adiestramiento permanente durante todo el año.-



San
JULIO SAN JUAN
CAPITAN DE NAUO
COMANDANTE

71





09 de mayo A 1600 hs. se canceló lanzamiento de A4Q por quedarse sin alimentación eléctrica en la consola de control, cumplida toda la secuencia de lanzamiento. Se repitió el procedimiento de catapultaje varias veces no volviéndose a repetir la falla, por lo cual se continuó con los catapultajes con una DEMORA de 12 minutos. Se debían catapultar (8) aviones A4Q produciéndose la falla con el cuarto avión listo.

Se hace notar que asimismo se produjeron fallas en el sistema de luces de cilindro de retardación llenos (TUNDISH) en forma aleatoria, por humedecerse los contactos de la caja de empalme sobre el cilindro de retardación. Esta falla se controlaba verificando en forma visual el llenado del cilindro de retardación a través de las tapas de proa y lanzamiento por local (desde la consola del cuarto de control), siendo la secuencia de lanzamientos más espaciadas y/o demoradas en 1/2 minutos.

7.4.- MAQUINAS:

- a) Se debió tomar puerto por la avería en tubos de la Caldera B-2; en Oficio FOIA,MEJ Nº 21/82 "C" se informaron los detalles de la misma.
- b) Debido al pronunciado desgaste de la cámara balanceadora del turbo de alimentación principal se encaró el desmonte y reparación por los TT.GG. del Arsenal Naval Puerto Belgrano.
- c) Existieron otras averías menores de mecanismos que no afectaron sensiblemente la capacidad operativa de la unidad, siendo ellas en un 80% sobre tuberías de diferentes sistemas; en este aspecto cabe agregar que la renovación de tramos de tuberías fue solicitada por Of. FOIA,MEJ Nº 155/82. Esta reparación prevista para el corriente año, se encuentra en proceso de realización.

7.5.- REAPROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE EN EL MAR

El día 09 de mayo se contaba con el 50% de combustible remanente y de acuerdo a lo establecido, se debía encarar el reaprovisionamiento, situación que no ocurrió por haberse dispuesto tomar puerto por otras razones.

En caso de haber continuado la operación, el reabastecimiento se hubiera llevado a cabo de la siguiente manera:

El caudal promedio de embarque con una manguera del buque reaprovisionador no supera las 130/140 tns/hs. (personal con escaso adiestramiento) por lo que para completar al 95% (1.420 tn.) es necesario disponer de alrededor de 11 hs. y 1 hs. más para la maniobra en el mar.

Por otro lado cabe destacar que el estado de la tubería de aspiración/llenado de los tanques instalados a lo largo de las sentinas de los compartimentos de máquinas, adolecen de un aparente deterioro externo; esto se puso de manifiesto en uno de los reaprovi-

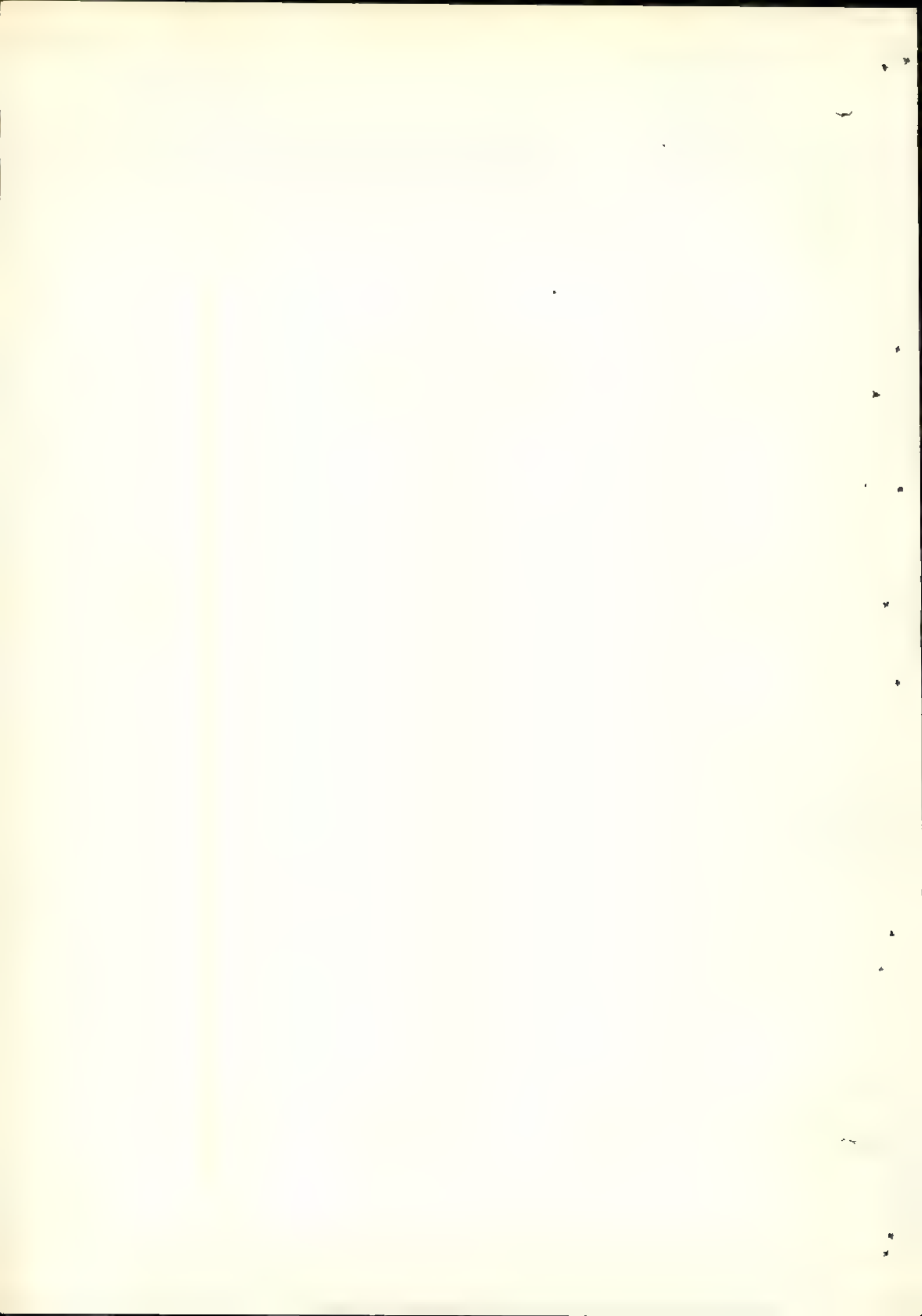
(Viene de hoja 2)

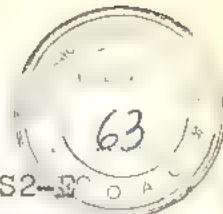


sionamientos en puerto, durante la operación, al haber tenido que renovar un tramo de tubería por pinchadura localizada (desde el exterior). La reparación integral a encarar luego de la mencionada avería como así también la inspección de los filtros de toma de embarque de estribor será requerida por separado y en oportunidad de contar con el resultado del análisis metalográfico del sector renovado y de tomar espesores de las tuberías del sistema, de los cuatro tanques de combustible del compartimiento de máquinas de proa, actualmente en proceso de hervido y limpieza.-



Julio Saragosa
JOSE JULIO SARAGOSA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

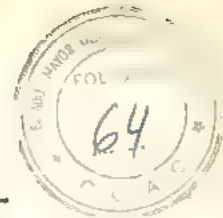


COMPORTAMIENTO DEL MATERIAL A BORDO DEL PORTAAVIONES

Analizando detalladamente la operación con las aeronaves S2-E a bordo del Portaaviones, surgen las siguientes conclusiones:

1. EL PORTAAVIONES A.N.A. "25 DE MAYO" no brinda la infraestructura mínima necesaria para el mantenimiento de las aeronaves, a no ser las embarcado por la Unidad o el Grupo Aeronaval, no disponiendo de un equipamiento propio de mantenimiento electrónico y aeronáutico como el que contaba al ser recibido de la ARMADA HOLANDESA.
Carece de personal, herramientas, bancos de prueba, instrumental de 2do. y 3er. escalón de mantenimiento. Esta circunstancia afecta todo tipo de operación, especialmente las prolongadas.
2. El diseño del PORTAAVIONES A.N.A. "25 DE MAYO", que no cuenta con hangar abierto ni con ascensores laterales, atenta contra la rapidez y la eficacia del mantenimiento. Es necesario interrumpir las operaciones de vuelo para efectuar cualquier tipo de prueba que implique la puesta en marcha de la aeronave. Su diseño no permite la puesta en marcha y prueba de aviones dentro del hangar, como se realiza en otros Portaaviones.
Como contrapartida, se deben interrumpir las pruebas cuando durante su ejecución deben realizarse operaciones de vuelo.
3. El aislamiento del Portaaviones en el mar, la imposibilidad de cursar comunicaciones por radio a tierra, y la dificultad de obtener repuestos o hacer recorrerlos en tierra, agravan las dificultades de mantenimiento y resalta la importancia de la capacidad cuya carencia se manifiesta en el punto 1.
4. En base a una estadística de fallas y contabilizando la cantidad de aeronaves en servicio diariamente, se llega a la conclusión de que el promedio general fué de 3 aviones en servicio, como se detalla en Agregado N° 1.
En el agregado N° 2 se detallan las fallas reparadas en todo el período de navegación.
Durante el último Sub-período de embarco del 28 de abril al 8 de mayo con cuatro aeronaves embarcadas se volaron aproximadamente 170 horas en 10 días. El promedio de 17 horas de vuelo diarias debe ser considerado muy bueno y señala una alta confiabilidad para el tipo de aeronave considerada obviamente siendo 19 de las 32 fallas correspondientes a la planta de poder, debe considerarse que el reemplazo de la misma por una turbohélice, tal como lo está estudiando actualmente la Jefatura de la Aviación Naval y la Dirección de Material Naval, se supone aumentará marcadamente la disponibilidad, disminuyendo toda la

SECRETO



ocupación de cubierta y el tiempo de lanzamiento.

5. Si en lugar de embarcarse 4 aeronaves, se hubieran embarcado 3, observando el Agregado N° 1, se pueden obtener las siguientes conclusiones:

- 5.1. En el peor de los casos la columna "En servicio" se reduce en 1 unidad con lo cual el 35% del tiempo no se podría operar con relevo en el aire.
- 5.2. El total de horas voladas se distribuiría en 3 aeronaves aumentando en un 25% el número de IPP que iría de 7 a 9. Ello implica otros 6 días adicionales con una segunda aeronave deducida de la columna "En servicio".



Julio Sanguinetti
CAPITAN DE NA. 10
COMANDANTE

SECRET

AGREGADO N° 1

65

FECHA	EN SERVICIO	SIN SERVICIO	IPI
29 Marzo	2	1	-
30 Marzo	3	-	-
31 Marzo	2	1	-
01 Abril	3	-	-
02 "	2	1	-
03 "	2	(1 en ((ADO))	-
19 "	2	1	1
20 "	2	1	1
21 "	3	1	-
22 "	3	1	-
23 "	3	1	-
24 "	3	1	-
25 "	4	-	-
28 "	2	-	1
29 "	2	-	1
30 "	3	-	1
01 Mayo	2	2	-
02 "	3	1	-
03 "	3	1	-
04 "	3	1	-
05 "	4	-	-
06 "	3	-	1
07 "	3	-	1
08 "	4	-	-



Julio SANCHEZ
 JULIO SANCHEZ
 CAPITAN DE NAVIO
 COMANDANTE



2 AS 22

- * Presión aceite baja.
- * Oscilación presión combustible.
Se cambió parante nariz.
- * Generador taquímetro.
Piloto automático.
Unidad V.G.I.
- * Calefacción S/S.

2 AS 23

- * Oscilación RPM
- * Se cambió generador taquímetro
- * Luz partículas motor 2
Amplificador MFL
- * Oscila. temp. cabeza cil.
Tab EGA
- * Calefacción
- * Se cambió generador taquímetro izquierdo

2 AS 26

- * Se cambió magneto motor 2
- * Se cambió bomba hidráulica
MFL. Se cambió giro y caja conex
Se cambió transductor faro luz aprox.
- * Se cambió motor N° 2
- * Se cambió sensor torque
- * Aceleradores defasados
- * Temp. cabeza cil. motor N° 1
- * Se cambió Generador taquímetro
- * Se cambió motor N° 1

2 AS 25

- Indicador cantidad combustible
- * Se cambió retén cojinete empuje
Indic. cant. combust. cojinete izq.
- * Freno parqueo muy duro
- * Horizonte piloto duro
Se cambió termostáticas motor izq.
- * Se cambió motor izq.

NOTA: Todas las fallas marcadas con asterisco implican una prueba en cubierta.



[Signature]
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

8.- Deficiencias Logísticas

8.1.- Ropa de Abrigo

La asignación de Dotación Fija Perecedera no es suficiente para dotar de ropa de abrigo y de agua al personal que habitualmente desarrolla tareas al aire libre (Cubierta de Vuelo, Artillería, Vigias, Maniobras de lancha y ancla etc.)

8.2.- Uniformes

Los uniformes, tanto el gris de Personal Superior y Suboficiales, como el gris pizarra de tropa, no son adecuados para navegar, por las siguientes razones:

- a. Acentuado deterioro por uso intenso.
- b. Excesivo número de botones, lo cual lo hace incómodo y lento para ponérselo.
- c. No son suficientemente abrigados para nuestra zona de operaciones.

El uniforme debiera ser reemplazado por dos tipos de overol, de rápida postura (uno abrigado y otro liviano). Los zapatos por botas con cierre relámpago y la gorra por un birrete.

8.3.- Generalidades

Todo el personal debe poseer una linterna personal, pequeña.

El personal debiera tener, como equipo personal, un bolso con su salvavidas, ropa de abrigo, linterna estanca, un mínimo de alimentos y un botiquín individual.-



[Signature]
COMANDANTE

SECRETO

PORTAAVIONES A.R.A. "25 DE MAYO"

INTELIGENCIA AMBOS BANDOS



9.1.- Estratégica

La provista en los "Planes de Operaciones y Carpetas de Unidades Navales y Aeronavales Enemigas" fue completa y permitió conocer rápidamente las facilidades materiales del mismo, inclusive algunas que no fueron utilizadas. La apreciación sobre las capacidades del ENO fueron ratificadas por los hechos.

9.2.- Táctica

Los informes diarios de inteligencia, si bien proveyeron una evaluación objetiva de los hechos que se iban produciendo, adolecieron de vacíos de información por efecto de las deficiencias en los medios de obtención de la misma. (Por ejemplo: Falta de actualización de la posición de unidades enemigas, propias y neutrales, de guerra y mercantes, imprecisión de las localizaciones radiogoniométricas provenientes de estaciones terrestres, tardío aprovechamiento de la explotación de la interceptación de comunicaciones, limitaciones de aerofotografía, etc.)



Jose Julio Sarcone
JOSE JULIO SARCONA
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

1870
The first of the year
was a very dry one
and the crops were
very poor.

The second of the year
was a very wet one
and the crops were
very good.
The third of the year
was a very dry one
and the crops were
very poor.
The fourth of the year
was a very wet one
and the crops were
very good.

